कई माननीय सदस्य : हां ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P K. JOGI): *Do* you want lunch-break? . ***.(Inltrruptions)..***

SHRI S. S. AHLUWALIA: Yes, yes. We want lunch-break. *(Interruptions)* . .

THE VIC&CHAIRMAN (SHRI AJIT P. *K.* JOGI): What [is tne Mnse of ^ House? Do you want lunch-break? *(Interruptions)* **..**

श्री एस०एस० अहलुवालिया : मा डिमांड कह रही है कि हमारा कुछ लेना-देना नहीं है। 50 साल की स्वर्ण जयंती है और कुछ लेना-देना नहीं है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P. K. JOGI): I Want the sense of *ik* House for lunch-break. *(Interrup,* ***lions)..***

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी : क्या किया जा रहा है? आज तक पता नहीं है। रोज छुट्टे हैं... (व्यवधान)..

[1] THE MINISTER OF INFORMATION [A]ND BROADCASTING (SHRI S JAI-WL REDDY): Mr. Vice-Chairman we require sense of the House for ' ad-niwt. if ,he principal Opposition Nty wants that we should adjourn, we [J]B«e.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT .,, The House is adjourned [Ul] [2]-W P.M.

The Hou=- then adjourned (or lunch n* there minutes past °* «>f the clock.

the house reasembled after lunch *at* V|c[F4]1^** JJ* 'wo *of* the clock. THE [WRMUM]^- (SHRI SANATAN ^ »«W **Chu,.**

THE APPROPR/AT/ON (RAILWAYS NO. 4 B/IX, 1997 ___ CONTD.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI) Now, Shri Ram Vilas Paswan to make a statement regarding wa?ons.

SHRI JIBON ROY (West Bengal): No, (Sir. We have already discussed this issue. First of all, the decision of the Committee which was formed by this augus, Housg has got to be implemented. The question involves the life and employment of hundreds of thousands of employees and the existence or otherwise of a number of factories. The question also involves many Government assets.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Now, I will have to take the sense of the House. Hon, Members, there are two things. One is the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1997 and the other is a statement on wagons. Which one shall we take u» first?

SOME HON. MEMBERS: Let us finl Vike up the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): The sense of the House is that [we] should first take up the Bill. Shri Sunder Singh Bhandari to speak.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल के बारे में मैं अपने विचार आप के द्वारा सदन तक पहुंचाना चाहता हूं।

वैसे तो यह टैक्नीकल सप्लीमेंटरी डिमांड्स की बात है, लेकिन इस में 38-39 नयी योजनाओं का समावेश किया गया है ये अरबों रुपए की योजनाएं हैं और टोकन के रूप में 10-10 लाख रुपया हरेक के लिए रखा गया है। मुझे लगता है कि रेलवे को इस बात पर विचार करना चाहिए यह इतनी सारी स्कीम्स लेने का काम पहली बार नहीं है। उन्होंने कुछ और पिछले 2-3 सालों में विस्तार की योजनाएं बनाई हैं, लेकिन दुख इसी बात का है कि यह लंबी होती जाती है और उन का खर्चा, उन की लागत बढ़ती रहती है। तो केवल हम घोषणा

श्री सुन्दर सिंह भंडारी–क्रमागत

कर दें, 10 लाख रुपए की व्यवस्था कर दें, इतने मात्र से ग्राम आदमी को राहत नहीं मिलेगी। पिछली बार भी इसी तरह की घोषणाएं की थीं। दौसा बंसापुर नई रेल लाइन 152 करोड़ की योजना है 31-3-97 तक और केवल 50 हजार रुपया खर्च हुआ है। जो गेज बदलने का काम है, उस में बीरमगांव तुलसी 157 करोड़ की योजना है और 313 तक केवल 11 लाख रुपया खर्च हुआ है। अजमेर उदयपुर 262 करोड़ की योजना है और अभी तक उस के लिए एक लाख रुपया दिया गया है। महोदय, मैं कहना चाहता कि आपने सब सेक्टर की जरूरतों को और दूसरे क्षेत्रों की भी आवश्यकताएं बहुत हैं, लेकिन अगर आपने ही रुपया बिखेरने गए और एक योजना जो दो साल में होनी चाहिए, वह 5 साल तक चलती रही तो वह देश के पैसे के हिसाब से तो ज्यादा बोझ पड़ता ही और काम भी उस का नहीं होता है। वह "डेड कैपिटल" हो जाता है जिस का हम विकास के कार्यों में उपयोग नहीं कर सकते।

उपसभाध्यक्ष महोदय, 6 ओव्स बनाने की बात ने घोषणा गत वर्ष के बजट में की थी और 96-97 में 2 हजार लाख रुपए का उस पर अनुमान था, 97-98 में 3 हजार लाख का उस में अनुमान बढ़ गया है और अभी तक वह काम कितना हुआ है जिस के बारे में पूरी जानकारी नहीं है? महोदय, हाई-पावर्ड कमेटी ने 1984 में ही कहा था कि फील्ड मैनेजर में वह विस्तार होना चाहिए, ओव्स बनाने चाहिए पर रिसोर्सेज पर रिट्रेंचमेन्ट के कारण कम नहीं हो सकता है। पार्लियामेंटरी कमेटी ने भी इस पर टीका-टिप्पणी की है। मैं चाहता हूं कि रेल मंत्रालय इन टीकाओं पर, कमेटियों के इन फैसलों पर अधिक गंभीरता से विचार करे। घोषणाएं करने बाद में विश्वास कम करें।

श्री पंचवर्षीय योजना में 1100 किलोमीटर ब्रॉड लाइन करने की बात थी, लेकिन 942 किलोमीटर ही हम कर पाए। कहीं भी ऐसा नहीं लगता है कि हमने टारगेट पूरा करने की चिंता की है। गेज कन्वर्जन में जुरू में जो तो काम तेज चला था, लगता है वह स्टग्गर करने लग गया है। कई जगह इस गेज कन्वर्जन के कारण पुरानी गाड़ियां भी बंद हो जाती हैं और हम बड़ गेज की गाड़ी चलाने में जरूरत से ज्यादा टाइम लगाते हैं, जिससे असुविधाएं पैदा होती हैं। गेज कन्वर्जन का आदेश या उद्देश्य तो अच्छा है लेकिन अगर इम्प्लीमेंटेशन गड़बड़ हुआ, दीर्घकालिक हुआ, उसके कारण लोगों की कठिनाई बढ़ी तो फिर उसका लाभ नहीं होगा। मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय एक ऐसा स्टेटमेंट बनाए कि जितनी भी ऑन गोइंग स्कीम्स हैं, पिछले पांच वर्षों में कितने हजार करोड़ रुपए की ऑन गोइंग स्कीम्स आज भी चल रही हैं, पूरी नहीं हो पाई हैं, तो हमें अंदाजा लगेगा कि हम इसमें क्या कर रहे हैं। मैं समझता हूं कि एकाउंटेंट जनरल ने भी इस पर एडवर्स रिमार्क्स दिए हैं। तो जब ये बात सामने आती हैं तो इन पर गंभीरता से विचार होना चाहिए।

रेलवे का मिस-मैनेजमेंट बढ़ रहा है। हम एक्सपेंशन करें, लेकिन अगर मैनेजमेंट ठीक नहीं है तो वह सब बेकार है। दिल्ली स्टेशन की कुछ गाड़ियां या जो मेट्रोपोलिटिन जगहों से चलने वाली गाड़ियां हैं, उनके रख-रखाव के बारे में तो चिंता की जा रही है, पर सारे हिन्दुस्तान में चलने वाली गाड़ियों का यह 10 प्रतिशत भी नहीं है सारे हिन्दुस्तान में चलने वाली गाड़ियों की कोई चिंता नहीं है। उन गाड़ियों में लगाए जाने वाले डिब्बे और खास तौर से मैकिड क्लास या स्लीपर क्लास के डिब्बे बहुत खस्ता हालत में हैं और लोगों को उनसे बहुत कष्ट होता है। गाड़ियां जितनी चाहिए, उतनी गाड़ियों की डिमांड भी हम पूरी नहीं कर पा रहे हैं। कभी कहते हैं कि कोचिस की कमी है, कभी वैगन्स की कमी बताते हैं। वैगन्स की कमी के कारण माल हम नहीं ले जा पाते। वैगन्स के बारे में मंत्री महोदय एक स्टेटमेंट देने वाले थे, वह डफर हो गया, अच्छी बात है क्योंकि रेलवे वैगन्स कमेटी ने गंभीरता से उसके बारे में कुछ सुझाव दिए हैं। रेल मंत्रालय को चाहिए कि वह अपनी पोजीशन को स्पष्ट करने के लिए सदन के सामने आएं। सदन को एक तरफ रखकर, कमेटी के फैसलों को न मानना, मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ा अपराध

है, अवमानना है यह नहीं होना चाहिए । अगर वैगन्स कमटी की रिकमेंडेशन्स के बारे में रेल मंत्रालय को कुछ आपत्तियां हैं तो वह सदन के सामने अपनी परिस्थिति रखें क्योंकि सदन ने उस मामले पर एक कमेटी बैठाकर उस पर विचार करके अपनी राय दी है ।

इन सारे मामलों में, कई बार जब मामले स्टेग्नर होते हैं, तो आर्थिक कमी की बातें दिखाई देती हैं कि हमारे पास आर्थिक साधन नहीं हैं, लेकिन आर्थिक साधनों की कमी की बात गले इसलिए नहीं उतरती क्योंकि खर्चीली योजनाएं आज भी चल रही हैं—रेल विभाग द्वारा एक-एक पेज की एडवरटाइजमेंट, कहीं लाइन खुल रही है, कहीं उदघाटन हो रहा है, कहीं नींव रखी जा रही है, तो इनको फुल पेज की एडवर-टाइजमेंट आ रही है । पिछले दो साल में कितनी फुल पेज एडवरटाइजमेंट आई है, शायद इसमें हमने रिकार्ड बेक किया है । फ्लिसिटी होनी चाहिए लेकिन साधनों को ध्यान में रखकर अगर इन बातों की फ्लिसिटी की जाए तो ज्यादा अच्छा है ।

ट्रेन टाईमिंग्स की, पंक्चुएलिटी की जरूरत है । कभीकभी तो लगता है कि हमको टाइम-टेबल को उठाकर ताक पर रख देना चाहिए । क्योंकि उस टाइमबटेबल में और गाड़ियों के आने-जाने के समय में इतना डिसलोकेशन है, इतनी अव्यवस्था है कि क्या बताएं । पैसेंजरस को घंटों तक स्टेशन पर बैठे रहना पड़ता है गाड़ी के इंतजार में । एक बहुत अजीब आदत रेलवे की हो गई है कि इसकी तरफ से जो गाड़ी लेट होने के बारे में एनाउंसमेंटस किए जाते हैं, रेलवे वाले जानते हैं कि गाड़ी अपने स्टार्टिंग प्वाइंट से ही 6 घंटे देर से चली है लेकिन ये बताते हैं कि एक घंटा लेट है, फिर एक घंटे के बाद बताएंगे कि अब 2 घंटे लेट है, 4 घंटे लेट है । जब उनको सारे फैक्टस मालूम है तो पहली एनाउंसमेंट में ही यात्रियों को सही जानकारी देनी चाहिए कि गाड़ी कितनी लेट है और कितने बजे आएगी । ये मुसाफिरों को रेलवे प्लेटफॉर्म पर घंटों बिठाए रखते हैं । अब तो लोग यह भी कहने लगे हैं कि ये एनाउंसमेंट इसलिए सही तरीके से नहीं होते कि कहीं मुसाफिर प्लेटफॉर्म छोड़कर किसी दूसरी जगह न चले जाएं । यहां के खोमचे वालों के साथ, दुकानदारों के साथ इनकी मिली-भगत रहती है । इसलिए मैं आपसे मांग करता हूं कि इसकी जांच होनी चाहिए कि जब यह मालूम है कि गाड़ी इतनी लेट है, हमारे पास कम्युनिकेशन सिस्टम इतना अच्छा है कि हमें मालूम है कि गाड़ी इतने घंटे लेट चल रही है तो गलत सूचना क्यों दी जाती है ? धीरे-धीरे 2 घंटे, 4 घंटे, 6 घंटे गाड़ी लेट होती जाती है, इसका कोई कारण समझ में आना चाहिए कि जब एक घंटे गाड़ी लेट बताई गई और अब 4 घंटे लेट आई है तो बीच में कौन सा डेवलपमेंट हो गया जिसकी वजह से गाड़ी ज्यादा लेट हो गई ? पहले ही क्यों नहीं बताया गया कि गाड़ी 4 घंटे लेट आएगी ?

महोदय, मैं समझता हूं कि पैसेंजर्स इसका स्वागत करेंगे कि उनको पहली बार में ही बता दिया जाए कि गाड़ी कितने घंटे लेट है और कब तक पहुंचेगी, बजाय इसके कि उनको वहां पर बिठाए रखा जाए और हर घंटे के बाद डिले के समय में वृद्धि की जाए ।

महोदय, मैं समझता हूं कि हमें वर्क कल्चर डेवलप करना पड़ेगा रेलवे के सारे मकेनिज्म में । आज तक सैर-जिम्मेदाराना व्यवहार ऊपर से नीचे तक दिखाई देता है । इसलिए मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्रालय कुछ ऐसे वर्कशापों का आयोजन करे जिससे रेलवे में काम करने वाले और संचालन करने वाले अधिकारियों को प्रशिक्षण दिया जा सके और उनमें वर्क कल्चर डेवलप हो ताकि काम ज्यादा अच्छी तरह से चल सके ।

महोदय, गेज कन्वर्जन के कारण जो स्टाफ सरप्लस में हो गया है, उनको दोबारा ट्रेनिंग की व्यवस्था करनी चाहिए ताकि उनको फिर से काम में लगाया जा सके । वे पुराने गेज पर काम करते थे, आपने गेज बदल दिया तो अब उनको ट्रेनिंग देने की आवश्यकता है । उसकी जितनी व्यवस्था होनी चाहिए, उतनी नहीं हो रही है । इसीलिए बहुत से लोग अभी तक काम पर नहीं लग पाए हैं ।

महोदय, आज रेल दुर्घटनाएं होना एक आम बात हो गई है । अब ऐक्सीडेंट, ऐक्सीडेंटली नहीं होता । प्रतिदिन रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं । केवल यह कहकर

कि इतना बड़ा हिन्दुस्तान है, इतने हजार मीलों लंबी ट्रैक पर हम गाड़ियां चलाते हैं, परसेंटेज के हिसाब से इतने परसेंट ऐक्सीडेंट हुए हैं, इससे समस्या का समाधान नहीं हो सकता । कहीं बम विस्फोट हो जाए तो बात समझ में आती है । रेलवे कह सकती है कि यह हमारा डिपार्टमेंट नहीं है लेकिन कल जो राजधानी एक्सप्रेस का डिरेलमेंट हुआ है, अफसरों का कहना है कि यह गेज की गड़बड़ी के कारण हुआ है । हमारे ट्रेक का मेंटिनेंस ठीक नहीं था, इस वजह से हो गया । तो कौन जिम्मेदार है ? ट्रैक का ठीक तरह से मेन्टेन किया जाना वह गाड़ी चलाने जितना ही महत्व का है इसको हम कम महत्व नहीं दे सकते । कभी-कभी कहा जाता है कि सिगनलों की गड़बड़ी हो गई । । सिगनल्स के बारे में रिपोर्ट है कि बल्ब मिसिंग हैं । एक-एक महीने से बल्ब रिप्लेस नहीं हुए । दो सिगनल में एक ही पीला निशान दिखाई देता है । क्यों दिखाई देता है ? ड्यूटी पर खड़े हुए लोग शराब पिये हुए थे । अब यह केवल घटनाओं के दिन शराब पिये हुए थे यह कहना गलत होगा । आजकल वाइड ट्रेनों में किसी भी स्लीपर कोच में जाकर बैठिए और देखिए कि ताश खेलना और शराब पीना रेलवे कर्मचारियों की एक आदत सी बन गई है । कोई रोकने वाला दिखाई नहीं देता । केवल हमने कह दिया कि हम शराब पीने वाले को ड्यूटी पर नहीं चढ़ाएंगे, मैं समझता हूं कि आप इस बारे में सिंसियरली प्रयास कर रहे हैं इस पर विश्वास करने के लिए अब लोग तैयार नहीं है और अगर इसी तरीके से गैर जिम्मेदाराना या लापरवाही तरीके से काम होता है तो फिर एक्सीडेंट होंगे, दुर्घटनाएं होंगी, फिर लूट खसोट मचेगी, क्योंकि कोई रेस्पांसिबिलिटी फील करता हुआ नहीं दिखाई देता ।

आपने कह दिया कि आर.पी.एफ. के लोगों को हमने बढ़ा दिया या रेलवे के अंदर सिक्योरिटी की व्यवस्था हमने कर दी । अब आर.पी.एफ. के लोग कहते हैं कि पैसेंजर्स सेफ्टी हमारा चार्ज नहीं है, पैसेंजर्स के सामान की लूट खसोट हो तो हम उसकी जिम्मेदारी नहीं रखते, हम तो रेलवे के सामान के जिम्मेदार हैं पैसेंजर्स की चिंता नहीं करते । अब अगर कानून में कोई दुविधा हो तो मैं चाहता हूं कि इस कानून को रिव्यू किया जाए । आखिर आपने भी आर. पी. एफ. के लोगों को चोरी करते हुए पकड़ा है । आज कहां कौन सी चीज नहीं हो रही है इस पर विचार करने की आवश्यकता है और केवल स्टेटिस्टिक्स दे देना कि आर. पी.एफ. का हमने इतना इंतजाम कर दिया, सिक्योरिटी की इतनी व्यवस्था कर दी मैं समझता हूं कि लोगों को आज ट्रेनों में बैठने में डर पैदा होने लगा है । इस व्यवस्था में सुधार करने की बहुत बड़ी आवश्यकता है ।

आपने स्लीपर कोच लगाया । लेकिन स्लीपर कोच में परमिशन दे दी कि अब वह दिन में कामन कोच की तरह इस्तेमाल होगा । तो फिर स्लीपर कोच का एक्स्ट्रा चार्ज करने का आपको क्या अधिकार है । अगर वह कामन कोच की तरह इस्तेमाल होता है दिन भर में तो फिर केवल नाइट का स्लीपिंग चार्ज ही उसमें लिया जाना चाहिए स्लीपर कोच की फिर अलग व्यवस्था क ने की आवश्यकता नहीं दिखाई देती । ए. सी. की चेन में आग लग जाती है । अब अटेंडेंट वहां पर है, ए.सी. कोच के देखने-भालने वाला वहां पर मौजूद है तो फिर भी ए. सी. कोचेज में आग लग जाती है और मजा यह है कि आग बुझाने के लिए जो फायर टेंडर लग रहे हैं वह कई बार काम भी नहीं करते । तो फायर टेंडर केवल नमूना दिखाने के लिए रखे हुए हैं । अगर यह आग बुझाते समय लाल बत्तीवाला दिखाई दे तो कौन उसके बारे में जिम्मेदारी लेगा, कौन उसकी जानकारी करेगा ? मेडिकल टीमों की कमी होती है । लेकिन आम अनुभव यह है कि रेलवे में डाक्टरों की मदद या फर्स्ट एड की सहायता बहुत भाग्यशाली को ही प्राप्त हो सकती है, दूसरों को नहीं । अभी बेंगलोर एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हो गया ।

हमारे मंत्री महोदय 6-6 घंटे तक वेन-वेटिंग पड़े रहे और तब उनकी याद दिलाई गई तब उनके साथियों ने गाड़ी में चढ़ाकर उनको दिल्ली भेज दिया था । अब अगर यह एक केयरलैसनैस है, अगर इस प्रकार का इंतजाम है तो हमें अपनी व्यवस्थाओं के बारे में फिर से विचार करना चाहिए । रिजर्वेशन के बारे में आपने कहा कि हमने 30 दिनों के बजाय 60 दिन का टाइम दे दिया है । अनुभव तो यह है कि जिस दिन रिजर्वेशन शुरू होता है, 15 मिनट, 30 मिनट के अंदर रिजर्वेशन कोटा फुल हो गया है, यह नोटिस लग जाता है । वहां पर ऐसे सैल्स पैठे हैं, ऐसी सर्विस-प्रोवाइडर ऐजेंसेज पैठे हैं जो रिजर्वेशन का खुलने से 15 मिनट में सारा का सारा ब्लैकआउट कर देते हैं और फिर ब्लैक टिकटस बिकते हैं, खाली नहीं देते हैं । मालूम है कि वेलेंटाइन रिजर्वेशन काउंटर खुलने से पहले ही खरीदने के लिए पासपोर्ट इंटेलीजेंस उनके पास पहले से होती है, उनको फाइनेंस है, उनको पहचान है, उनको ऐक्सीडिंग प्रीमियम देना है । उनके हाथ में रिजर्व टिकिटस कैसे पहुंच गये, किसकी मार्फत पहुंच, इस बारीक चीज को देखने की जरूरत है । वे बेचारे देखते हैं कि घंटे भर में सारी रिजर्वेशन सीटस ब्लैकआउट हो गयीं, उसको उसमें जाना है और उसको वहां पर किसी टिकिटस बेचने वाले लोग मिलते हैं जो कार में मौजूद रहते हैं तो सीटस हैं कि वह टिकिट दूसरे के नाम पर होता है परन्तु वह उसे खरीदकर ले रहे हैं और फिर उसके बारे में यह इन्फोर्मेशन दी जाती है कि यह आदमी इसी के नाम का टिकिट लेकर ट्रैवल कर रहा है, इसको पकड़ो और उसे एक्सटार्ट एक्सपीडेंट किया जाता है । इतने ब्लैकमेलिंग आइटम्स उसके ऊपर किये जाते हैं जिससे वह लोग डरी हैं कि कैसे शिकायत करें, कैसे उनको ठीक करवाएं । कहां शिकायत करेंगी ? प्राय: सिर नेम्स हो गये हैं । टिकिट को काटा कहां जाता है । गाड़ी का पता होता है, आज सब काम कम्प्यूटराइज्ड हो गया है, इतनी अच्छी ऐजेंसिज काम करने में लगी हैं । तो रिजर्वेशन की व्यवस्था और रिजर्वेशन में वास्तव में लोगों को राहत प्राप्त हो, उसके लिए कुछ न कुछ अवश्य होना चाहिए । आज कम्प्यूटराइजेशन की बहुत चर्चाएं हो रही हैं लेकिन कम्प्यूटर कब फेल हो जाएगा, किसने घंटों तक रिजर्वेशन का काम बंद रहेगा, यह नहीं कहा जा सकता । आज जगह-जगह की यह इनफार्मेशन कलेक्ट करने के काबिल है । यहां तक कि ट्रेन प्लेटफार्म पर लग जाती है, रिजर्वेशन चार्ट नहीं चिपकाए जाते हैं क्योंकि मशीन फेल हो गयी । रिजर्वेशन के चार्ट के लिए गाड़ियां लेट हो रही हैं क्योंकि रिजर्वेशन के चार्ट के बिना पैसेंजर अपनी सीट पार्क्युपाई नहीं कर सकते ।

जो व्यवस्थाएं हम करते हैं, ठीक प्रकार से अगर उसका इंतजाम न हो तो मैं यह समझता हूं कि उसका कोई फायदा नहीं होगा । मैं समझता हूं कि इस सप्लीमेंटरी डिमांड्स के समय कुछ के द्वारा मैंने मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास किया है, अगर उसकी तरफ देखकर व्यवस्था को सुधारेंगे, तो लोगों को लगेगा कि सचमुच इम्प्रूवमेंट सर्विसिज में है और लोग रेलवे विभाग से प्रसन्न होंगे । अभी तो लोगों की शिकायतें बढ़ रही हैं । जैसे सुपर फास्ट या राजधानी या स्वर्ण जयंती गाड़ियां समय से तो बहुत चलती हैं पर इकोनॉमी क्लास को राहत नहीं मिलती तो उसके लिए सब गाड़ियों का महत्व जितना होना चाहिए, उतना नहीं होता । मुझे विश्वास है कि इस ओर भी मंत्री महोदय ध्यान देंगे । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Shri Ramji Lal.

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Sir, I had given my name to speak.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): I am going according to the list.

श्री रामजीलाल (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से

श्री रामजीलाल

ऐप्रोप्रिएशन (रेलवेज) नं. 4 बिल 1997-98 का जो बिल आया है, उसके संबंध में रेलवे मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि मैंने पिछले सैशन में 1996-97 और 1997-98 में आपके सामने कुछ बातें रखी थीं । मंत्री जी, आपको इस बात का ध्यान होगा कि पहले बजट में सदन के अन्य माननीय सदस्यों को भी यह याद होगा कि आपने सदन के अंदर ऐलान किया था कि सारे देश के अंदर जितने रेलवे क्रासिंग हैं, उन सबको बना दिया जाएगा । आपने इसी सदन के अंदर ऐलान किया था । जब आपने दुबारा इस साल बजट रखा और जब हमने आपसे पूछा था तो आपने कहा कि जो एम.पी. कहेगा उसको हम बना देंगे । मैं बार बार लैटर लिख रहा हूं । आज जवाब आया है कि इसका क्राइटेरिया पूरा नहीं हो रहा है । कभी आप जवाब देते हैं कि वह स्टेट गवर्नमेंट डिपोजिट करे है तो मैं आपसे जानना चाहूंगा...

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : यह जो आप कह रहे हैं यह नयः रेलवे क्रासिंग के बारे में है या वह रेलवे क्रासिंग अन-मैंड है जिस पर आदमी बहाल करना है ? मैंने कहा था कि 23 हजार रेलवे क्रासिंग ऐसे हैं जो अन-मैंड हैं और उन सबको एक बार में नहीं लिया जा सकता है । लेकिन जिसको माननीय सदस्य अत्यावश्यक समझते हैं उसको कर देंगे । (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसी) : वास्ट में कर दीजिए ।

श्री राम विलास पासवान : जानकारी के लिए मैं बता दूं यह चाहता हूं ।

श्री रामजीलाल : अन मैंड है, जिन रेलवे क्रासिंग पर एक्सीडेंट होते हैं, आदमी मरते हैं ।

श्री राम विलास पासवान : जानकारी चाहते हैं कि वहां आदमी है कि नहीं ?

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसी) : आप उनके बोलने के बाद बोलें ।

श्री रामजीलाल : अन-मैंड, जहां गेट बंद कर देते हैं और छोड़कर चले जाते हैं । वह बड़े-बड़े गांव के रास्ते हैं । अगर उनको खोलकर न जायेंगे तो एक्सीडेंट होंगे । तो इसके लिए मैंने आपको लिखा है ।

माननीय मंत्री जी, आपको याद होगा जैसे कि मैं आपको एक रेलवे क्रासिंग के बारे में कह चुका हूं । जब सभी इस तरह से आपको भेजा गया तो मैंने आपको लिखा है, आप इसको नोट कर लें कि हरियाणा में हिसार जिले में देवा से सगल लगभग गांव का रास्ता गेम नं. 3, पोल नं. 11-12, 11 किलोमीटर पास हिसार हिसार वाया सादलपुर वाया बिकानेर मीटर गेज की रेल जाती है इसका आप एस्टीमेट विदइन फोर-नाइट दें ताकि हम आपका रुपया जमा करा दें । हम इसका रुपया जमा करा देंगे लेकिन हमारे पास विदइन फोर नाइट एस्टीमेट आना चाहिए । मैं सदन में पहले से ही आपसे यह प्रार्थना करता रहा हूं कि-मैं अनरस्ब बजट पर नहीं बोलता, किसी और चीज पर नहीं बोलता लेकिन एक यह खाइट लेता हूं और उसी खाइट पर चीख चीख कर रह जाता हूं लेकिन बात समझ में नहीं आती । इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि अगर आप कुछ नहीं कर सकते तो आप इसका एस्टीमेट लेकिन, हम इसका रुपया जमा करायें

मैं आपसे एक और बात पूछना चाहता कि पिछले बजट सेशन में यह मेरा क्वेश्चन था कि क्या रेल मंत्री जी यह बताने का कष्ट करेंगे कि भटिंडा सिरसा, हिसार, भिवानी, रिवाड़ी मीटर गेज में ब्राड गेज बनाने पर कितना रुपया खर्च हुआ ? ब्राड गेज बनाने के बाद इस इलाके को कलकत्ता बंबई मद्रास तथा देश के दूसरे शहरों से जोड़ने के लिए रेलवे मंत्रालय ने कितनी बड़ी गाड़ियां चलाई या चलाने का इरादा है ? यदि नहीं तो रेल मंत्रालय इस दिशा में आगे क्यों

कार्यवाही कर रहा है ? उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा सदन से निवेदन करूंगा कि अरबों रुपया इस पर लगा है और रेलें जो पहले चल रही थीं वह इससे कम है हमारे ग्रामीण भाई और दूसरे लोग हिसार-फतेहाबाद-सिरसा के जो लोग हैं वह चार घंट नहीं तो साढ़े चार घंटे में पहुंच सकते थ । कोई ऐसी बात नहीं थी जो आपने अरबों रुपय खराब कर डिये और उस रेल लाइन पर कोई भी नई रेल आज तक नहीं बढ़ाई है, बल्कि कम हुई है यह आपसे कहना चाहता हूं ।

दूसरा मैं आपसे यह निवेदन करूंगा कि डिस्टेंस की रेल गाडियां चलाने के बारे में इसी सदन में प्रस्ताव रखा था, उसके लिये आपका धन्यवाद करता हूं । हमने मांगी थी मुंबई अहमदाबाद-कलकत्ता लेकिन आपने जयपुर से अमृतसर के लिए माना है और शायद वह रेल चला रहे हैं । इसके लिए मैं धन्यवाद करता हूं । वह कल आएगी । लेकिन हमारा वास्ता ज्यादा बड़े शहरों से है । हम चाहते हैं हिसार-फतेहाबाद-सिरसा वाल कि उनका भी बड़े शहरों से लिंग हो और उनके लिए वहां आने जाने में सहूलियत हो । मैंने पहले भी कहा कि आपकी एक रेल हावड़ा से गंगानगर वाया रोहतक-जींन्द-आखल-भटिंडा चलती है शाम को 22 बजे । एक चलती है 21 बजे । यह पंजाब मेल है । पंजाब मेल मुंबई से फिरोजपुर चलती है । एक गाड़ी 21.00 बजे चलती है, एक 22.00 बजे चलती है और एक 23.00 बजे चलती है । जैसे मैंने बताया है कि 21.00 बजे चलती है, वह पंजाब मेल है । जो 22.00 बजे चलती है वह हावड़ा से गंगानगर जाती है, जो 23.00 बजे चलती है, एक घंटा बाद चलती है वह बंडाल से आती है । यह तीनों गाडियां दिल्ली से चलती है । आती कहां से है ? बंडाल से अम्म तबी भी इसी रूट पर चलती है । अत हिसार, सिरसा, भिवानी, के इलाकों को देश के दूसरे पश्चिमी शहरों से जोड़ने के लिए उधान शाभा एक्सप्रेस को मथुरा, से मोड़ कर नई रेल लाइन पर मथुरा, अलवर, रेवाड़ी, भिवानी, हिसार, सिरसा भटिंडा होकर चलाया जाएए । पिछल साल जब बाढ़ आई थी तो तीन महीने तक इसी रूट पर गाड़ी चलती रही है माननीय मंत्री जी कहेंगे कि हम चला नहीं सकते । जब बाढ़ आई थी तो इसी गाड़ी को तीन महीने वाया हिसार, सिरसा चलाते रहे हैं । माननीय मंत्री जी का जवाब यह होगा कि चलाने में सुविधा नहीं है । म आपसे प्रार्थना करूंगा कि इन लोगों की तकलीफो को ध्यान में रखते हुए इस सुझाव पर फिर से विचार किया जाए । यह मैंने अभी दो तीन लांग डिसटेंट गाड़ियां बताई है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक गाड़ी दिल्ली से हिसार, फतेहाबाद, सिरसा चलती है । यह एक्सप्रेस गाड़ी शाम को 6.45 पर चलती है और रात को डेढ़ दो बजे सिरसा पहुचती है । माननीय मंत्री जी को मैं यह बताना चाहूंगा कि यहां से बिल्कुल ठीक टाइम पर यह गाड़ी चलती है लेकिन हिसार पहुंचने का टाइम इसका 10.40 मिनट का है लेकिन यह गाड़ी ग्यारह, साढ़े ग्यारह बजे रात को पहुचती है । मैंने एक क्वेश्चन किया था जिसमें इस गाड़ी का पूरा एक महीने का ब्यौरा मांगा था मुझे यह जानकारी दी गई कि गाड़ी पूरा महीना साढ़े ग्यारह बजे हिसार पहुंची और सिरसा पहुंचती है रात के दो बजे । फिर वहां से तीन-चार बजे चल पड़ती है । यह हरियाणा के तीन जिलों हिसार, फतेहाबाद और सिरसा को गाड़ी मिली हुई है और वह भी बेवक्त आती है और बेवक्त जाती है । मैं आपसे एक मांग यह करना चाहता हूं कि नई दिल्ली से भटिंडा के लिए एक गाड़ी 13.10 पर चलती और एक गाड़ी 13.20 पर चलती है दैनिक एक्सप्रेस और फिरोजपुर जनता एक्सप्रेस जो रोहतक, जींद, आखल होते हुए भटिंडा जाती है जबकि नई दिल्ली से वाया भिवानी, हिसार सिरसा कोई गाड़ी नहीं है । हिसार और सिरसा उत्तर भारत की बड़ी छावनियां हैं । हिसार एक बड़ा आर्मी कैंट है और सिरसा में आर्मीज वायु सेना का अड्डा है परमात्मा न करे जब कभी जंग हो जाए इस महत्वपूर्ण लाइन पर जो बार्डर के पास सिरसा लगता है वहां

कोई भी ऐसा साधन नहीं है जहां से सामान पहुंचाया जा सके इतना बड़ा कैट और हवाई अड्डा है। वहां कोई भी लांग डिस्टेन्स रेल का साधन नहीं है। इसलिए मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इन दोनों गाड़ियों में से एक गाड़ी को दिल्ली से हिसार, फतेहाबाद और सिरसा चलाने की कृपा करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने पिछले बजट के समय भी आपसे प्रार्थना की थी कि हिसार से चण्डीगढ़ जाने के लिए गाड़ी चलाई जाए। चण्डीगढ़ हरियाणा की राजधानी है। हरियाणा के हिसार, फतेहाबाद और सिरसा जिलों से कोई ऐसी गाड़ी नहीं है जिससे राजधानी चण्डीगढ़ पहुंचा जा सके। मंत्री जी का जवाब आया कि आपको बस से ज्यादा सुविधा है। मैंने आपसे मांग की थी कि उकलाना से नरवाना 25 किलोमीटर लाइन बना दी जाए तो हिसार वालों के लिए हिसार से सीधा चण्डीगढ़ का रास्ता बन सकता है। दूसरी बात मैंने यह कही थी माननीय मंत्री जी से कि यदि आप यह अभी नहीं कर सकते फार दी टाइम बिइंग एकता एक्सप्रेस जो भिवानी से चण्डीगढ़ जाती है, कालका जाती है, वापिस भिवानी आती है। मैंने प्रार्थना की थी कि हमारी गाड़ी कालका से वाया भिवानी, हिसार तक चला दें और हिसार से वाया भिवानी होकर कालका चलाई जाए, जब तक कोई और प्रबन्ध नहीं हो जाता है, यह कर दिया जाए। मंत्री जी का उत्तर था नया कि यह बड़ा मुश्किल है। माननीय मंत्री जी दिल्ली हमारे देश की राजधानी है। हमारे पास नई दिल्ली के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है और न ही हरियाणा की राजधानी चण्डीगढ़ के लिए कोई सीधी गाड़ी है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इन दोनों गाड़ियों के बारे में जो मैंने आपसे प्रार्थना की है, इस पर विचार करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक दूसरी चीज जो मुझ आपसे कहनी थी, वह यह है कि जब खुद आदमी को तकलीफ हो तो दूसरी बातें कम याद आती हैं। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा, जैसे कि भंडारी जी ने कहा कि एक्सीडेंट का बड़ा भारी मामला हुआ है। हवाई जहाज से रेलगाड़ी का सफर ज्यादा अच्छा समझा जाता था। पासवान साहब एक जमाना था जब एक एक्सीडेंट हुआ था तो स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री ने अपने पद से इस्तीफा दे दिया था इसी बात के लिए। आजकल यह पासिबिल नहीं है। लेकिन आपसे प्रार्थना जरूर है कि आए दिन जो एक्सीडेंट्स हो रहे हैं उनमें किसी तरह से सुधार कराएं। ठीक है एक्सीडेंट्स होते हैं। रेलवे को बड़ा भारी नुकसान भी होता है। कम्पेनसेशन देना पड़ता है। आप मंत्री को जाना पड़ता है। लेकिन क्या वजह है कि आए दिन इस तरह से होता है। किस वजह से होते हैं यह तो रेल मंत्रालय देखेगा कि इनको कैसे कम किया जाए। इन सारी बातों के लिए आपसे प्रार्थना है, जैसे स्लीपर कोच की बात कही गयी। ठीक है। बड़े साफ और अच्छे बनाए हैं आजकल। बहुत अच्छा है। लेकिन कुछ और ठीक किया जाए तो और खाता अच्छा हो सकता है। मैंने पिछले सेशन में एक बात कही थी। सीट का तो आपने कह दिया। बड़ा अच्छा है। भंडारी जी ने कहा कि 60 दिन पहले रिजरवेशन खोल दिया जाए क्योंकि 30 दिन बाद तो यही बात है कि 15 मिनट में वह फुल हो जाता है। वे हाथ खड़े कर देते हैं कि अब वेटिंग में आएगा। मैंने आपसे एक प्रार्थना की थी कि जो रिजरवेशन एम. पीज. लिखते हैं आप ओब्लाइज करते हैं, बहुत से हमारे केसेज क्लियर हो जाते हैं लेकिन कई कई दफा ऐसा होता है कि हमें कलकत्ता या बम्बई जाना है, हमारे घर से रिक्वेस्टिंज थीं और घर वाले आ गए और यहां आने के बाद टिकट कन्फर्म नहीं होता। मेरी प्रार्थना है कि अगर चार घंटे की बजाए 12 घंटे कर दिया जाए ताकि पैसेंजर घर से चलकर यहां न आए। यह मैंने पहले भी आपसे कहा था। अभी अभी हाउस में भी आया कि रिजरवेशन क्लियर करना हो, बी.के. करना हो तो 4 घंटे की बजाए 12 घंटे कर दिया जाए ताकि वह पैसेंजर घर से चलकर हिसार

बिठा घण्टाला से बलकर यहां न आए। बार के बाद दिक्कत होती है अगर हिंदू कायम न हो तो। वसे म आपका इस बात के लिए धन्यवाद करता हूं कि जब हम लिखते हैं तो काफी लगभग 90 परसेंट लिखकर जाते हैं और रेलवे में सीट मिल जाती है। मने जिन सब बातों पर चर्चा की है, आपसे प्रार्थना इतना कि हमारी तकलीफ को ध्यान में रखते हुए और मेरी गुस्ताखी को माफ करते हुए आप कुछ न कुछ करें। हिसार सिकंदी और सिरसा के लोगों के लिए आप जरूर कुछ न कुछ करेंगे। इस बार हम आए हैं। इसके पहले भी इ एक बार आकर चला गया हूं। सकता हूं। ई लि स स है प फर कर जाएंगे। हम तो एक ही बात को चिल्लाकर कहते हैं कि ये गाड़ियां बढ़ाकर लोगों की मुसीबत कर दें ती सीधा आपसे प्रार्थना है कि आप इसके लिए कुछ करेंगे। म आपके इस बिल का समर्थन करता हूं और उप-सभाध्यक्ष जी आपका धन्यवाद करता हूं कि मुझे आपने बोलने का टाइम दिया। बहुत बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : चौधरी चन्द्रकला पांडेय।

चौधरी चन्द्रकला पांडेय (पश्चिमी बंगाल) : महोदय (व्यवधान) क्या ही गया। क्या व पहले बोलेंगे। धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय।

'RI JOHN F. FERNANDES: Sir, I am be allowed to speak first, because I have to chair a Select Committee meet-

IHE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): All right.

SHRI JOHN F. FERNANDES): Sir, I rise to support this Appropriation Rail-Bill (No. 4), 1997.

Besides the Railway Budget, we have to take the hon Railway Minister off and on if he has to come to the Parlia-ment with his Appropriation Bill That gives an opportunity to debate time and again mismanagement of the Indian Railways. Often the htm. Minister alio comes to the House with *suo mom* statements on accidents, which give an indication that the Indian Railway has been Converted into an undertaking. Only yesterday we saw a cartoon in the *Times of India,* where a small child requests his mother not to travel by train; it is not safe. Let us fly by plane. The poor mother replies to the son saying she cannot afford; it is very expensive So, that is the state of the Railways where we have dome to.

Sir, I have to compljmen, the hon. Minister, because he is a very progressive Minister. The other day 1 saw he was cleanin? (he platform of the Delhi Railway statitm. It is a good example that he is setting for the workers within tie Railways.

Sir, 1 have been speaking on the Budget for the last five or six years. Every time 1 speak, I feel that 1 am taking my speech from the archives It sounds like a defective record. We repeat the wmo thin'z and we get no response from the Government. I am sorry to soy that we make our points again and again and again and there is >no response from the Government. But. I appreciate his cleaning the platforms I would be happy if the hon. Minister takes the broom it' rcmo\e the corruption from the system. because the Railway s\stem is the mega-ejam in this country We have *eea that it has a separate Budget, be»ide» the General Budget. It ha* a work force ,.f .<hou, *12* lakh personnel I do not Name

'.\Trnmem or the Minister, became i, is ., ciant organisation th.it he is- hand-line. This was the institution which we*I down by the colonial post by the is They are the people w ed, ran these Railways It n* well heeaifw it was bmically and mainlv of the service .nd the Government onU . lhc va»l infraainKtore Bot what we ha»e aeen i. thai

Britain the British Airways which was owned by the Government has been derationalised - Frc:n that time onwards they were making profits So, 1 am not trying to suggest to the Minister to sell out Railways to the private sector. What 1 am try I is (hat we have to bring privatisation in the service Now, the hon. Minister has converted some part of the catering into sector through oaatratfs_ 1 think iliat is the best thing which ha, h:ip/wed to our economy, not only in Railways but m other sector, al o. I hope the hon, Railway Minister will introduce that more and more. 1 am not asking f vatisation r>f railway wa&>ns °n we were agitated in the mornin?. Except thai, the services in the Railways should be priv»used.

I had mentioned in the morning when the hon. Railway Minister wanted to make a statement on the policy of procurement of railway wagons that this House was agitated through a question and the Chairman of the Rajya Sabha had readily appointed at House Committee. I happened to be a Member of that Committee. That Committee in its wisdom—because Parliament also sits for investigation—investigated that there was a malpractice. The Planning Commission is a Commission of the country which gives direction for the planned development of our economy. So, that Planning Commission which acts as a nodal agency for all the Ministries, had recommended that Railways needed 120,000 wagons. The Railway Board took a decision that they would order only 81,000 wagons. We saw that there was a crisis in the economy because most of our goods which are basically traditional and which are transported by railway rakes from procurement base to ports for exports, had suffered a lot. Of course, my Leftist comrades speak about employment to workers. I am not against it. But why I am saying is that if we given a justification and say this whatever we import is cheaper, yes, certainly it is cheaper, we have to pay through hard currency, we have to earn in dollars. We have the Cochin Shipyard. I happened to be there. They are building ships. It is three times more expensive than the imported ships. Why are we building our own ships? Now, the Minister is justifying that the quality of Indian steel is bad. Okay, he is doing a lot of lobbying towards that end. The hon. Railway Minister has procured railway wagons not only for this year but even for the next financial year because they do not know how long the United Front Government is going to last. He has ordered for 5,000 railway wagons. This tender was floated on the 20th July, 1997. Now a Parliament Committee gave a decision to the Government which is binding on the Government because this is a parliamentary system. This is a Government responsible to the people and to the Parliament. Now a letter has been sent by the hon. Railway Minister to the Railway Board. I do not know what the system of planning in our country is. Who takes the decision? Who decides the policy of this country? I would like to know whether an individual can decide a policy system that he will be liable for the PIL. Then, why should this Parliament function? If we can take recourse to the cheapest things, then I think if the whole Railways are given to the private hands, we will make a profit. At the moment, this giant is a white elephant. It is a liability to the nation because the whole plant has been misused and mishandled and corruption is maximum. I have mentioned it off and on.

Now you have scrap in the Railways worth thousands of crores of rupees. There is no proper inventory. The revenue from the sale of scrap is not accounted for. It is not shown in receipts. This has been pilfered. Of course, there is a big nexus in that whole organisation. So, when I raised it repeatedly, there was no reply from the Government.

Last year in the Railway Budget speech, I told the hon. Railway Minister as to how there is a racket in computerised tickets where PNR is made. 1 to 7 tickets are booked, money is taken and

a tickets are cancelled and money is pocketed and one ticket is shown under the PNR. I suggested one passenger-one PNR. They say it is not possible. If they just say that it is not possible, there is no attempt to see that corruption is removed from that department. Therefore, I suggest to the hon. Minister that he should take the broom again and remove the corruption besides the filth on the platform.

In 1984, we had two transport systems in this country, two Ministries—the Ministry of Shipping and the Ministry of Transport. Rajiv Gandhi, the then Prime Minister, had wisely integrated the two Ministries into one, the Ministry of Surface Transport. So, the transport on land has been integrated with the water transport. The Railways is a major giant in the country handling transportation. It is acting as a determinant for the smooth flow of transport in the country. It will be appropriate for us to see that the transport system on land is integrated into one giant. Scrap the two Ministries, the Surface Transport and the Railways, and make one Ministry. I suggest this because now land is divided. You go to Bombay. We have the suburban railways. There is congestion. There is no road going from north to south. You have the railway tracks running from North Bombay to South Bombay. If you have a strip of land over the railway track and use it as a fly-over, you privatise that. That can be a proper way of de-congesting the Bombay B.G. and in no time you can go from the north to the south. I think if they do not have the money, we have to consider this as a national property and not a Railway property. If the Ministry of Surface Transport wants to build a fly-over by privatising, it may be allowed. We have allowed the Ministry to go for privatisation. That can be a solution to the problem of chaos we have in our metros. I think the Minister can take some initiative, at least as a social obligation, so that his Ministry allows them to fly over their track. This is the suggestion I want to make.

Again, coming to my State of Goa, one bridge has collapsed in Goa. It it on the National Highway 70, the Man-dovi Bridge. There is one more, the Zuari Bridge. Ten years back I raised ibis matter. This bridge is also going to collapse because a wrong technology has been used. We have implemented a Russian technology. It is a cantilever bridge. I have raised it in this House and made a suggestion. The Konkan Railway is going to have a bridge parallel to the Zuarj Bridge. Why don't you have a duplicate bridge—a road bridge and a railway bridge? Now the Zuari Bridge has been closed to highway traffic. It is going to collapse. Parallel We have the Konkan Railway Bridge- So, there is no proper planning in this country. Had we permitted a road bridge on the rail-ways, the Ministry of Surface Transport have spent 40 per cent more on that. The duplication of funds would not have been there. I am happy, the hop. Minister of Surface Transport also there. The suggestions are not taken. So much so that courts are con-I. This request is being litigated as a PIL, public interest litigation at the 'he Government has not taken cognizance of the suggestion of a public man. The Government can havp coordination. If they do they can have a ee tbll 'he whole sur-face transport in this country is coordi-not have duplication,

Whenever the hon Minister comes to my State, he announces B date for the of the Kouksn Railway line. ume. he came to goa inaugurate He innou-n Railway would ha • tens', thai jubilee of our thirl there it nothlof id there are reasons for no connivance with mrswd m Goa. That eharie. *U* Konkan Rail- was going on the mining

land, Government land, you have diverted it into the coastal area, to have more bridges. This is on record before thel Ojha Commission. Before you could draw the alignment, you send the bridge companies to go and identify the bridges so that you can make the maximum number of bridges. That is what I have been saying repeatedly. You have ignored the environment You hav$_e$ taken the Konkan Railway on Kasan land, on marshy land, on mangrove laud and the railway cannot stand on that. You are not tiling it up with wooden tile, or cement tiles. You have just done red-earth on the Dal-dal land, on the Kasan land and with the vibration, I don't think the Railways will function. I wish the hon. Minister all well and the Konkan Railway all well because we have nothing against him. People want Konkan Railway. Everyone in Goa wants Konkan Railway. But not jn the manner in which they have done it. They have swindled the public money because they were given freedom in the form of a corporation. There is no accountability in thjs country. There is a free licence for everybody to rob and plunder. There is no accountability and there is no responsibility. That is what I am saying. Repeatedly. w$_e$ make speeches but no reply is given to us.

Now, 1 c°trte to modernisation. We give suggestions and suggestions and we uy accidents and accident-,. We also t»y ihai 'he Railway„ have a good communication system because they have used the optic rubles for communication. Yon are supposed to have one socket after every 500 metres along the railway line In case 0/ emergency you taU * telephone, plug i$_n$ and communicate. But most of these sockets are n W*n there wis a major accident near Agra. th» engine driver had gone there aad tried to operate it bu, jt was not functioning. The Railway* puid about MO crore» for ,hai technology.

' P question to them: "Why dont n» 10 in for the utellitc trchnolofyr

They said: "We have to write off JLI optic fibre cable." Why do we use thel optic fibre cable? For high density I You can have millions $_0$f telephone, | over one cable. Here, it $_{is\ iust}$ ^1 opposite. We have millions $_0$f cables ' we are using one socket for one tele phone. This is the system which we are following. This is the fraud we are *(* perpetuating on the nation on the pretes| of import $_0$f cables. I do n$_{0(}$ know 1 what happens behind that. It is fa the House to decide. I$_t$ is for your ima. gination. Why don't we $_{g0}$ for the satellite technology? I have said $_t$hat every second man in the street has 1 radial telephone. We have the wireless telephone, we have the cordless telephone You go in the plane, you can speak. «, is the Government not going in for cheap technology? Of course, they need a sum of Rs. 200 crores per year for this purpose. But I think i$_t$ will be well-spent. W$_e$ can avoid a l$_{ot}$ of expenses. There is a lot of technology abroad $_t$o avoid collision between tw trains. There is a lot of tcchnolog) abroid relating to trains jumping $_a$ rtdl'ne. If it does so. jt stbps automatically. Why don't we go in for the chenr-technology which is a very mode;n anJ useful technology, employed anywhere in the word. You go to London You pat a visit (o Metro. There is a chart which shows which train is running wher$_e$ because the light js jus| flickering. I think the Railways have the money. But Ihej «tt not implementing it because this is a very cheap technology. If the techno-

is cheap, you are $_n$o$_t$ allowed W *pend more money and every Department of the Government likes to spend mont! because wc have n_0 mono. Whenever We suggest something, they say *^{J1} 'here ,\ a constraint of funds. I hopf *al uv wfH rise to the occasion, al on ;he 5o,h rear $_0$f $_0$ur independence and sort out this problem. We shouW in-'ueate some honesty in ourselves, tt* tat) we have honesty, unless we run the i^'itution of Rairlwayx like a private F dilution, like a corporate institution s"^{1} "ot like a vernment Department. ' ^{dn}n"t think w$_e$ will see a M*! fuM end or the tunnel. With the I conclude my iP

ltd the hope that the hon. Minister ^11 ate note of my suggestions, r also expect of him that he will not lay the statement on the Table of the House nhen I leave because we want to debate that statement.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): He won't lay the statement on the Table of the House. We have taken a decision to that effect.

SHRI JOHN. F. FERNANDES: He won't make an attempt to lay it on the Table of the House.

श्री राम विलास पासवान : उपसभाध्यक्ष जी, मैं तो स्टेटमेंट नहीं दे रहा था, आपने बोल दी, मैं दे रहा था । अब आप नहीं चाहते हैं, मैं नहीं दूंगा ।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को कहना चाहूंगी कि बहुत दिन पहले बजट भाषण में मैंने भाग लिया था और आपके विभाग से मुझे एक पत्र मिला, लिखा हुआ था कि राजधानी एक्सप्रेस में बिस्तरों की हालत सुधार दी जाएगी, लेकिन मैंने पाया कि हालत सुधारने के नाम पर बिस्तरों की लम्बाई इतनी हो गई है –पर पैर खुल जाते हैं । तो मैं सबसे पहले यह अनुरोध करूंगी कि मंत्री जी इस बात पर ध्यान दें कि भारत के एक तंदरुस्त, अच्छे लम्बे-चौड़े व्यक्ति को ध्यान में रखते हुए बिस्तरों की लम्बाई-चौड़ाई निर्धारित करें । ...(व्यवधान)...

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश) : मंत्री जी जहाज में जाते हैं इनको इसकी चिंता नहीं है । ...(व्यवधान)...

श्रीमती चंद्रकला पांडेय : मैं अपने लिए नहीं सबके लिए बोल रही हूं । लंबाई तो बहुत छोटा है । चादरों की बात करें तो अहलूवालिया जी के लिए तो बहुत छोटी होगी । मंत्री जी के लिए शायद विशेष चादरें आती हों, मुझे पता नहीं है ...(व्यवधान)

महोदया, मैं विनियोग (रेल) संख्या 4 विधेयक 1997 का समर्थन करती हूं । अधिनियम पर मेरी नजर पड़ी तो देखा कि इसमें लिखा हुआ है रेल से संबंधित विशेष सेवाओं के लिए हम विनियोग करेंगे । जब सेवाओं का प्रश्न आता है तो मेरे सामने 3 बातें आती हैं–सुविधा सुरक्षा और सफाई । मैं स्टैंडिंग कमेटी की सदस्य हूं, इसलिए बहुत सारी जानकारी मिलती रहती है । कुछ दिनों पहले मंत्रालय से मैंने एक प्रश्न किया था कि यात्री सुविधाओं को कम प्राथमिकता देने के कारण क्या है ? मुझे उत्तर इस प्रश्न का नहीं मिला कि कम प्राथमिकता देने के कारण क्या है । बल्कि मुझे यह उत्तर मिला कि हम रेल यात्री सुविधाओं को हाल ही के वर्षों में बहुत अधिक प्राथमिकता दे रहे हैं जो कि 1994–95, 1995–96 और 1996–97 के दौरान आवंटित और वास्तविक रूप से खर्च की गई राशि से देखा जा सकता है । बहरहाल 1997–98 के बजट में यात्री सुविधाओं के लिए आवंटन संसाधनों की कमी को देखते हुए 1996–97 के मुकाबले कम है.... (व्यवधान)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Sir, I just want to say something. May I make an appeal to the House? There are 13 more speakers. Even yesterday I made a request that we should conclude the Railway Appropriation Bill peacefully. The Members will have 10 minutes. I understand that we have to pass the other finance Bill, Appropriation (No. 4) Bill. [Interruptions]. . I have to bring the Appropriation Bill. *(Interruptions).*

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान) : 2 घंटे तो पूरे होने दीजिए..... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : मीणा जी, मैंने इलाऊ किया है आपको ? ...(व्यवधान)

(Railways) C^0-*1 Madam, you address the Chair.

SHRIMAT1 JAYANTH1 NAlARA-JAN: Sir, II request Uie parties Jo con-cider whether 're Members can withdraw so that ihi$ can be completed and •he other business can be taken up. We will have to adjourn ihe House early today in view of the midnight session. We don't have much time. But 1 leave it to ihe House.

THE VICE-CHAIRMAN tSHRl SAN AT AN B1SI): Instead of mentioning several things, Members will raise only specific point-.. We make it short. 1 am adjusting accordingly. Mrs. Chandra Kab Pandey. please continue

SHRIMATl CHANDRA KA1.A PAN-DEY: Sir. 1 will raise specific point, only.

महोदय मैं यह कहना चाहती हूं कि मुझे पत्र का जो उत्तर मिला उसमें ये कह रहे हैं कि बाकी सुविधाओं को अधिक प्राथमिकता दी जा रही है और चौथी लाईन में ये कह रहे हैं कि हमने बजट कम कर दिया है । इस तरह के विरोधाभासी उत्तर हमें मिलते हैं । मैं मंत्री जी से यह कहना चाहूंगी कि जब भी उत्तर दिए जाएं तो पहले के आंकड़े और बाद के आंकड़ों में कोई तारतम्य होना चाहिए । इसमें यह बताया गया है कि रोजनी लेडो, बैठने के कक्षों, विश्राम कक्षों शौचालयों, सबवे-डारवी, रेयंकर आदि सुविधाओं में सुधार किया गया है लेकिन ऐसा कुछ दिखाई नहीं दे रहा है ।

महोदय मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि जो कुछ आप सिद्धांत रूप में कहते हैं और जो कुछ व्यवहार में आता है, उसमें तारतम्य बिठाने की कोशिश करें । कागज पर तैयारी कई सम्बाई और आंखों से देखी गई सच्चाई में अंतर क्यों दिखाई पड़ रहा है ? अपने सिद्धांतों की पारदर्शिता बनाए रखने के लिए मंत्री जी जरूर कुछ करें। आपके द्वारा रेल मंत्रालय का कार्यभार संभालने के बाद भी बहुत सी अप्रिय दुर्घटनाएं हो रही हैं । बहुत सारे लेवल क्रासिंग पर आदमी नियुक्त नहीं है, जिसकी वजह से दुर्घटनाएं हो रही हैं । महोदय रेलवे लाइनों की समुचित जांच नहीं हो रही है । हम कब तक ह्यूमन एरर के नाम पर ऐसी त्रुटियां दोहराएंगे? अभी हाल ही में 2 एक्सीडेंट्स हुए हैं । मुझे उम्मीद है मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे । महोदय, सुबह से वैगनों की बात को लेकर गहमागहमी है । मैं अनुरोध करना चाहूंगी कि राज्यसभा की जो वैगन कमेटी थी, उसने इस समस्या पर विचार किया था, आप उस संसदीय समिति की रिपोर्ट पर विचार करके इस संसद की गरिमा को बनाए रखने की कोशिश करें ।

अब मैं बहुत विस्तार में न जाकर अपने प्रदेश की कुछ समस्याओं की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहती हूं । पहले तो आपको अपना वायदा पूरा करना चाहिए जो आपने किया था कि 3 महीने के भीतर हावड़ा-सियालदेह से सिलीगुड़ी के लिए शताब्दी जैसी कोई ट्रेन शुरू कर देंगे । मंत्री जी अपने उत्तर में यह बताएं कि वे कब से यह ट्रेन शुरू करने जा रहे हैं ? पश्चिमी बंगाल के सभी प्रदेशों को पहाड़ी प्रदेशों से जोड़ने के लिए हम सोचेंगे आजादी की स्वर्ण जयंती पर आपने बहुत ही बेश-कीमती तोहफा दिया है इसलिए आप अपने उत्तर में जरूर इसके बारे में कहेंगे । इसके बाद शालपाट-बनगांव के विद्युतिकरण का प्रश्न आता है । पुरुलिया झाड़ ग्राम की नई लाईन जहां आदिवासी रहते हैं और आदिवासियों को मुख्य धारा से जोड़ने के लिए बजट में इसका भी प्रावधान रखना चाहिए था । अन्य जो हमारे प्रोजेक्ट हैं—एकलाखी बालूरघाट या बड़मछिया, चांपाघाट की शाखा लाईन सहित हावड़ा-आमटा लाईन रेलवे के बदले हावड़ा आमटा की बड़ी लाईन, तमलुक दीघा प्रकल्प लक्ष्मीकांत पुर, नामखाना, बांकुड़ा, दामोदर लाईन के प्रकल्प इनको भी समयबद्ध कार्यक्रम के बन्ध उचित बजट प्रावधानों के साथ पूरा करने के लिए आप आश्वासन देंगे । मैं आपका ध्यान मेदिनी रेल प्रकल्प की ओर भी दिलाना चाहूंगी । दमदम से बैरकपुर और डालीगंज से गरिया तक ले जाने में काफी कुछ ट्रैफिक और साथ-साथ पर्यावरण की रक्षा भी की जा सकेगी । अनेक आश्वासनों के

आज भी वह बात जहां की तहां ठहरी हुई है। सर्कुलर रेल कलकत्ता के यातायात की बहुत बड़ी जरूरत है। सर्कुलर रेल का सर्वेक्षण भी हो चुका है। कैथल प्रि सेप से माजरहाट तक पांच किलोमीटर का सर्वेक्षण बाकी है। हम मेट्रो दल के कुछ सांसद कई बड़े शहरों का सर्वेक्षण करके आए और यह देखा कि मुम्बई-दिल्ली जैसे बड़े शहरों में जहां 16 प्रतिशत रास्ते हैं वहां कलकत्ता में केवल 6 प्रतिशत है। मैं अनुरोध करूंगी कि ट्रांसपोर्ट सिस्टम पर आपका मंत्रालय स्टेटस पेपर प्रकाशित करे जिससे कि यह खुद-ब-खुद स्पष्ट हो जाए कि कलकत्ता में हमारे यहां मेट्रो और सर्कुलर की कितनी अधिक जरूरत है। रेलवे वर्कशाप में काम करने वालों की सुविधा अगर हम आप नहीं देखेंगे तो कौन देखेगा क्योंकि जो उत्तरदायित्व वहन करता है उसे ही तलवार की धार पर चलना पड़ता है। कांचरापाड़ा वर्कशाप की दुर्दशा एकबार आप देख आएं तो शायद आप यह सोचने की कोशिश करें कि वहां के जो कर्मचारी हैं उन्हें शौचालय की मिनिमम सुविधा भी नहीं मिल रही है।

इन प्रकल्पों के साथ-साथ मैं केरल में लाईनों के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के जो प्रकल्प बहुत दिनों से बाकी पड़े हैं उनको विशेष दृष्टि में रखकर पूरा करने की योजना बनाएंगे। युवा खिलाड़ियों को प्रोत्साहन देने के लिए उनको रिजर्वेशन में और विशेष प्रकार की सुविधाओं की मांग रेलवे चाहेगी आजादी की इस 50वीं सालगिरह पर। प्रिय सिद्धालयों में सम्मरराइज रिजर्वेशन काउंटर हो। आर०पी०एफ० को वेलफेयर सोसाइटी के रूप में मान्यता दें जिससे कि रेलवे में सम्पत्ति बचाने की पूरी जिम्मेदारी वह ले कर सकें। सुप्रीम कोर्ट का निर्णय आ जाने के बाद भी जिन लोगों को ग्रेच्युटी नहीं मिली है उन पर भी मंत्री जी ध्यान देंगे। अंत में मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूंगी केवल यह कहते हुए कि—

बकौल गालिब

"हमें मालूम है जन्नत की हकीकत क्या है,
दिल के बहलाने को गालिब ये खयाल अच्छा है।"

हमें भी मालूम है कि आप कितना कर सकेंगे, जितना आपसे संभव होगा आप जरूर करेंगे। आप एक अच्छे रेल मंत्रियों में माने जाते हैं फिर भी समस्याएं ज्यों की त्यों रह जाती हैं। क्यों रह जाती हैं, इस प्रश्न के साथ मैं सबको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

श्री मुलचन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे के एप्रोप्रिएशन बिल मंत्री जी द्वारा यहां प्रस्तुत किया गया है। रेल हमारे देश के यातायात का सबसे बड़ा साधन है और रेलों ने राष्ट्रीय एकता बनाए रखने के लिए भी काम किया है। रेलों के अंदर किसी मजहब का, किसी जाति का गरीब और अमीर एक ही डिब्बे में बैठकर सफर करते हैं। इसलिए राष्ट्रीय एकता का निर्माण करने में भी लोगों का बहुत बड़ा योगदान है। एप्रोप्रिएशन बिल के माध्यम से मंत्री जी रेलों के रखरखाव और रेलों की सुविधाएं देने की वजह से सिंकिंग निधि में कुछ निधि लेना चाहते हैं। रेल मंत्री जी, मैं आपसे कहना चाहूंगा कि रेलों के विकास के लिए जो गत परिवर्तन की नीति पिछली सरकार ने अपनाई थी वह एक महत्वपूर्ण काम था, बहुत अच्छा कार्य था जिसके अभाव में रेलों के आने-जाने में देर होती थी, यात्रियों को असुविधा होती थी। इन सबको दूर करने के लिए गेज परिवर्तन की नीति जो पिछली सरकार ने अपनाई थी एक महत्वपूर्ण कार्य था और उसी नीति को आपने माना और उसको आगे बढ़ाने के लिए स्टेप लिए हैं। इसके लिए आपने बहुत अच्छा कार्य किया है। लेकिन मैं कुछ ऐसी बातें आपको बताना चाहूंगा कि 1995-96 के बजट के अंदर धौलपुर टूंडला मिंटो रेलवे

[श्री मूलचन्द मीणा–जारी]

लाइन के सर्वे की घोषणा आपके बजट के अंदर की गयी थी । वह सर्वे कंपलीट हो गया । लेकिन मंत्री जी, मेरी समझ में यह नहीं आता कि इस सर्वे को करने में डेढ़ साल क्यों लगा ? यह जानने की मेरी जिज्ञासा है कि डेढ़ साल इस सर्वे में क्यों लगा ? वह कोई इतनी लम्बी रेलवे लाइन नहीं थी ।

श्री शिवचरण सिंह (राजस्थान) : क्योंकि वह जमीन पर नहीं हुआ, वह कागज पर हुआ है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आप कृपया खड़े मत हों । समय का ध्यान रखिए ।

श्री मूलचन्द मीणा : जिस एरिया में सर्वे की बात कर रहा हूं उस एरिया के अंदर माइन्स का सबसे बड़ा व्यापार होता है। वहां के पत्थर को आज हम विदेशों में एक्सपोर्ट कर रहे है जिससे रेलवे को बहुत बड़ी इनकम होती है । महोदय, ट्रकों में सामान लाने में–जो पत्थर वहां से निकलता है, उसको यदि हम ट्रकों से लाएं तो बहुत महंगा पड़ता है—तो रेलवे लाइन डालने से वहां के लोगों को सुविधा हो जाएगी । वहां जो लोग काम कर रहे है, वह ज्यादातर मजदूर लोग है । वह शैड्यल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स का एरिया है । उनका एक ही जीवन होता है—केवल खानों में वह अपना जीवन चलाते है । इसलिए उस रेलवे लाइन की बहुत बड़ी आवश्यकता है । लेकिन मुझे ऐसा लगता है कि मंत्री जी ने राजनीतिक उद्देश्य से या राजनैतिक भावनाओं में कई रेलवे लाइनों को सैक्शन दे दी है, जहां पर रेलवे को कोई फायदा होने वाला नहीं है। रेलवे को कोई बहुत बड़ा बेनिफिट मिलने वाला हो, ऐसा नहीं है । लेकिन इस एरिया के अंदर यदि रेलवे लाइन को आप डाल देते हैं तो रेलवे को बहुत बड़ा फायदा होगा । इसलिए इसको ध्यान में रखते हुए बिना किसी राजनैतिक भेदभाव के—इस रेलवे लाइन के सर्वे की रिपोर्ट आपके पास इसी महीने या पिछले महीने आयी है—उसको आप मंजूर करें—यह आपसे मैं निवेदन करना चाहता हूं । आज रेलवे में जैसा भंडारी जी बता रहे थे कि रेलवे के डिब्बों की हालत बहुत बदतर हो गयी है । फर्स्ट क्लास के डिब्बों की हालत खराब है जिसमें बैठ नहीं सकते है। वहां पानी आ रहा है, बरसातों में डिब्बों में पानी गिर रहा है, सैंट्रीन-बाथरूम की हालत बहुत खराब है, बहुत दयनीय है । उसका आधा गेट सदा टूटा रहता है । महोदय, रेलवे में लोगों को सुविधा मिलनी चाहिए । हिन्दुस्तान के ज्यादातर आदमी रेल में यात्रा करते है तो उनको यह सुविधाएं देनी ही चाहिए । रेलों के डिब्बों के रख-रखाव की विशेष व्यवस्था आपको करनी चाहिए । मंत्री जी, यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि आपके रेलवे विभाग के कर्मचारी बिना सोचे-समझे रेलवे की सम्पत्ति का ध्यान भी रखते है कि नहीं ? मैं आपकी नालेज में यह बात लाना चाहता हूं । सवाईमाधोपुर सिटी रेलवे स्टेशन पर दो हजार हैक्टेयर जमीन है । दो हजार हैक्टेयर भूमि वहां पड़ी है जो करीब दस साल से पड़ी है । वहां दो हजार के करीब बने-बनाए मकान है, सारी सुविधाएं उन मकान में है, सारा ढांचा मकानों का बना हुआ है लेकिन आज वह बर्बाद हो गये है । वह रेलवे की सम्पत्ति है, किसी का उस पर ध्यान नहीं है, किसी ने उसके रख-रखाव पर ध्यान नहीं दिया क्योंकि वहां पर पहले गैरेज और लोको शैड सवाईमाधोपुर सिटी में थे। लेकिन नया सिस्टम रेलवे का आया, पहले डीजल का आया, उसके बाद विद्युत का आया तो दोनों शैड वहां से उठा लिए गये । आज वह सम्पत्ति पड़ी हुई है, वह करोड़ों की सम्पत्ति है, उस सम्पत्ति का किसी को ख्याल नहीं है दूसरे लोग ज्यादा कर रहे हैं। मकानों में कोई खिड़की निकालकर ले जा रहा है, कोई गेट निकालकर ले जा रहा है और कोई किसी दूसरे सामान को ले जा रहा है । उसे कोई देखने वाला नहीं है मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि इतनी बड़ी भूमि के सदुपयोग के लिए आप रेलवे का कारखाना वहां लगाएं—चाहे रेलवे के डिब्बे बनाने का लगाएं या डिब्बों के मेंटेनेंस का कारखाना लगाएं ऐसी कोई

व्यवस्था वहां पर की जाए । जो सम्पत्ति वहां बर्बाद हो रही है, उसकी रक्षा के लिए आपको कुछ स्टेप्स अवश्य उठाने चाहिएं । एक कारखाना जरूर मंजूर हुआ था, वह मंगापुर सिटी के नाम पर हुआ । लेकिन रेलवे कर्मचारियों ने मिल-जुलकर तुगलकाबाद में उस कारखाने का लगा दिया । मंगापुर के लिए वह स्वीकृत हुआ था लेकिन वह तुगलकाबाद में लगा । इसकी छान-बीन की जाए तो आपको रेलवे कर्मचारी इसमें दोषी मिलेंगे । कोटा का कोई कर्मचारी अगर मंगापुर सिटी में आता है तो उसको टी०ए०, डी०ए० उतना नहीं मिलता है जितना कि तुगलकाबाद में आने पर मिलता है । मेरा आपसे निवेदन है कि अगर इस प्रकार से अधिकारियों ने मिलकर गड़बड़ी की है तो उनके विरुद्ध कार्यवाही और वहां पर जरूर यह कारखाना लगाया जाए ।

महोदय मैं यह कहना चाहता हूं कि अब आप अपने ध्येय का ध्यान रखते हैं तो मंगापुर सिटी एक स्टेशन है और जिस पर 6-7 हजार रेलवे कर्मचारी काम करते थे जहां पर चहल-पहल-रहती थी वह स्टेशन अब सुनसान हो गया है । यह स्टेशन हम एक तरीके से कह सकते हैं कि बरबाद हो गया है । इस प्रकार की स्थिति वहां के लोगों की हो गई है। वहां पर बिजनेस ठप्प हो गया है जबकि मंगापुर सिटी राजस्थान को नंबर एक की कृषि मंडी है, पत्थर की मंडी है । लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे विभाग क्यों सोचकर इस स्टेशन को एक छोटा सा फ्लैग स्टेशन बनाने की नीति के अन्तर्गत यह स्थिति पैदा की है । मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि मंगापुर सिटी कृषि की सबसे बड़ी मंडी है और इसका संबंध ज्यादातर कलकत्ता से, हावड़ा से रहता है अब कि स्यालदाह एक्सप्रेस जो जोधपुर से हावड़ा चलती है वह मंगापुर सिटी होकर जाती है । मैं आपसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि इस ट्रेन को मंगापुर सिटी से रुकवाइए जिससे कि वहां के लोगों को सुविधा हो सके, वहां पर आने वाले व्यापारियों को सुविधा हो सके । अगर स्यालदाह वहां रुकती है तो हावड़ा से आने वाले व्यापारी उससे आ सकते हैं और सामान भी ले आ सकते हैं, लोग भी ले आ सकते हैं और मजदूरों को भी ले आ सकते हैं । इससे ये सारी सुविधायें वहां पर हो सकती हैं । लेकिन मेरी समझ में नहीं आता है कि इन ट्रेनों को रोकने के लिए क्या आधार है ? राजनैतिक तरीके से अब हम इसकी डिमांड करते हैं, मेरे पास जवाब आता है कि रेलवे की सुविधानुसार यह ठीक नहीं है । दूसरे दिन जब राजनैतिक प्रेशर पड़ता है वहां पर वह ट्रेन रोक दी जाती है । तो जो यह दो प्रकार की नीति है इसको बदलने की आवश्यकता है । जिसमें रेलवे का फायदा हो वह काम रेलवे को करना चाहिए और प्राथमिकता के आधार पर करना चाहिए ।

दूसरा मैं यह निवेदन करना चाहता हूं और आपसे विभाग द्वारा रिपोर्ट भी आई है कि फर्टिलाइजर मेक्स जो अमृतसर से मूंदड़ा जाती है उसको हिन्डौन सिटी में रोका जाये ।

रिपोर्ट यह है कि इनको यहां रोकना मुनासिब है । हिन्डौन सिटी में इनको रोकना आर्थिक दृष्टि से भी ठीक है । अगर वहां पर फर्टिलाइजर मेक्स रोकी जाती है तो बाहर जाने वाले और बाहर से आने वाले यात्रियों को वहां पर सुविधा होती है । जो महावीर जी जाते हैं, वहां से 15 किलोमीटर दूर जाते हैं वे भी इस ट्रेन से बैठते हैं । इसलिए मेरा निवेदन है कि आप फर्टिलाइजर सिटी को हिन्डौन रोकें ।

मंत्री जी, मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं कि रेलों के अंदर जब हम यात्रा करते हैं तो वहां पर फर्स्ट एड की व्यवस्था है । गाड़ी आदमी बीमार हो जाए तो उनके लिए फर्स्ट एड की व्यवस्था ट्रेनों के अंदर है । जब हम ट्रेनों के अंदर फर्स्ट एड की व्यवस्था करने की बात कहते हैं तो मेरा आपसे निवेदन है कि इनमें डाक्टर भी होना चाहिए । आश्वासन तो मंत्री जी देते रहते हैं लेकिन मैं आपसे पूछना चाहूंगा कि जो पुराने आश्वासन आपने दिए हैं उन आश्वासनों को आप कब पूरा करेंगे ?

श्री मूलचन्द मीणा—जारी

मेरा आपसे अनुरोध है कि जब आप रेलवे के अंदर ऐलोपैथी पद्धति से चिकित्सा करते हैं तो क्यों नहीं आयुर्वेदिक पद्धति को भी आप अपनाते । आयुर्वेदिक पद्धति हिन्दुस्तान की मूल पद्धति है इसको भी रेलों में लागू किया जाना चाहिए । इसके लिए रेलों में आयुर्वेदिक डाक्टरों की भर्ती की जानी चाहिए और उनके भी केंद्रों का इलाज कराया जाए । इसको अधिकतर लोग पसंद करेंगे । इसलिए रेलों के अंदर आयुर्वेदिक की व्यवस्था करें और रेलों के अंदर आयुर्वेदिक डाक्टरों की भर्ती करें ।

महोदय, मैं, लास्ट में, मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इस मंत्रालय में उनके आने के बाद बैकवर्ड कास्ट और बैकवर्ड ट्राइब्स के लोगों को कुछ राहत मिली है । लेकिन उनको जो राहत मिलनी चाहिए थी, कर्मचारियों को जो राहत मिलनी चाहिए थी, वह पूर्णरूपेण नहीं मिल पाई है । उनका जो बैकलाग है इस विभाग के अन्दर उसको आप जल्दी जल्दी पूरा कराएं । कुछ लोगों को यह महसूस होकर हुआ है कि बैकवर्ड कास्ट और बैकवर्ड ट्राइब्स कर्मचारियों के साथ अन्याय नहीं करना चाहिये । आपके आने के बाद रेलवे विभाग के कर्मचारी सोचने लगे हैं, बैकवर्ड कास्ट और बैकवर्ड ट्राइब्स को अन्याय की दृष्टि से नहीं देखने लगे हैं, यह सारा आपके डर की वजह से है । यह सच है कि बैकवर्ड कास्ट और बैकवर्ड ट्राइब्स कर्मचारियों के प्रति कुछ नर्मी बरती गई है लेकिन जो बैकलाग चला आ रहा है, उसको आप पूरा करें । मैं 1993-94 की कुछ बातें आपको बताना चाहूंगा । कुछ डिविजनों में क्लर्क और कोर्ट क्लास में भर्ती के लिए परीक्षा ली गई । परीक्षा का रिजल्ट भी निकाल दिया गया । रिजल्ट के बाद नियुक्तियों के लेटर लोगों के पास पहुंच गए लेकिन जब नियुक्ति पत्र लेकर लोग डिविजन में पहुंचे तो उनको नियुक्तियां नहीं दी गई जबकि यह परीक्षा एस. सी./एस. टी. के बैकलाग को पूरा करने के लिए ली गई थी, मैं चाहूंगा कहे कहीं भी हो, चाहे 1991 में हुआ हो, चाहे 1992 में हुआ हो, चाहे 1993 में हुआ हो, कई डिविजनों में ऐसा हुआ है । इसलिए उनको आप देखें । आप यह निर्देश जारी करें कि जिन लोगों ने परीक्षा दी है, जिन लोगों की नियुक्तियां हुई हैं, उनको पद मिल जाएं । एस. सी., एस. टी. के विभिन्न पदों के अगेंस्ट यह परीक्षाएं हुई है, इसको आप देखें । ..(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आपने अभी लास्ट बोला था, फिर समाप्त कैसे होगा ?

श्री मूलचन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष महोदय, दिल्ली रेलवे स्टेशन ..(**व्यवधान**)

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आपने खुद बोला था लास्ट ब्वाइंट बोल रहे हैं । समय नहीं है । इसलिए समाप्त कैसे होगा ?

श्री मूलचन्द मीणा : दो मिनट में समाप्त कर रहा हूं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आपकी पार्टी में और भी बोलने वाले हैं ।

श्री मूलचन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष महोदय, नई दिल्ली रेलवे स्टेशन की बात पर मैं थोड़ा सा ध्यान दिलाना चाहूंगा। मैंने मंत्री जी को लिखा था कि नई दिल्ली स्टेशन पर अव्यवस्था फैली हुई है, वहां पर समाजिक तत्व आए दिन लूट-मार करते रहते हैं, कोई सुनने वाला नहीं है। मेरी इस बात को मान कर मंत्री जी ने रेलवे स्टेशन का अचानक दौरा किया। वहां पर यह पाया और सुपरिंटेंडेंट को तुरन्त हटाया, अप्वाइंट किया । इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने मेरी बात सुनकर उसको चेक करने की कोशिश की । जय हिन्द ।

श्री रामदेव भंडारी (बिहार) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय । मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि जो भी मुद्दे सदन में या कंसलटेटिव कमेटी के माध्यम से या पत्रों द्वारा इनके समक्ष लाये गये हैं उनका इन्होंने विधिवत जवाब दिया है ऐसा किसी भी मंत्रालय में नहीं होता है । पत्र लिखते जाइये, लिखते जाइये, मंत्रालय से जवाब नहीं आता है मगर यही मंत्रालय है यहां से सभी पत्रों का जवाब आता है । किसी भी माध्यम से आप जो मुद्दा उठाते हैं रेलवे के बारे में, उसका उत्तर आता है । हम आशा करते हैं कि शिलान्यास का काम भी मंत्री जी के द्वारा कराया जाएगा । मुझे जब मौका मिला है रेल विभाग की चर्चा में भाग लेने का, मैंने अपने क्षेत्र के कुछ मुद्दों को लगातार उठाया है । एक मुद्दा दरभंगा तक बड़ी लाइन को जो गाड़ियां चलती हैं दरभंगा से निर्मली और दरभंगा से जयनगर, इन दो मार्गों पर मैंने आमान परिवर्तन के लिए बार-बार मंत्री जी से आग्रह किया है और मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि दरभंगा से जयनगर की स्वीकृति इन्होंने दी है और सम्भवतः शीघ्र ही उसका काम शुरू हो जाएगा । पिछली बार इस सदन में मुझे आश्वासन दिया था कि सप्लीमेंटरी बजट जब आएगा तो दरभंगा से निर्मली और झंझारपुर से लोकहाट के बारे में स्वीकृति देंगे । मैं आशा करता हूं कि इस बार मंत्री जी ने जो आश्वासन दिया, हमसे जो वादा किया है उसे पूरा करेंगे । ऐसा मुझे विश्वास है । दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह मैं पूर्व में भी कह चुका हूं –निर्मली से झंझारपुर एक महत्वपूर्ण लिंक छूटा हुआ है । अगर यह लिंक हो जाता है . (व्यवधान) निर्मली से झंझारपुर कर दिया है तो इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं कि इसमें मंत्री जी ने स्वीकृति दी है । उसके लिए धन्यवाद देता हूं मंत्री जी को । उस पर शीघ्र काम शुरू किया जाए इसके लिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं ।

मैं एक अपने क्षेत्र की समस्या की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाउंगा । एक पुल है झंझारपुर और लोहना स्टेशन के बीच में । झंझारपुर मेरा घर है । मैं जब भी घर जाता हूं, उस पुल पर से मुझे गुजरना पड़ता है और अक्सर उस पुल की हालत वहां पर बहुत खराब रहती है । मैंने पत्र लिखे थे मंत्री जी को और मंत्री जी ने उसका जवाब भी दिया था । मैंने जांच के लिए लिखा था । पर जांच के बाद मंत्री जी ने संतोष व्यक्त किया था–जो मुझे चिट्ठी मिली है मंत्री जी की ओर से । पर मैं कहना चाहता हूं कि वह जांच अच्छी तरह से नहीं हुई है । मुझे जानकारी भी नहीं मिली कि किस तरह से उसकी जांच की गयी है । उस पुल की हालत बहुत खराब है । बहुत हैवी ट्रैफिक उस पुल से गुजरता है । रेल भी गुजरती है और दूसरे ट्रक, बस और छोटी सवारियां भी उस पुल से जाती हैं । उस पुल को फिर से देखने की जरूरत है । फिर से मंत्री जी देखें उसको और मजबूत करें ऐसा मेरा उनसे निवेदन है ।

मंत्री जी एक छोटे सवाल की ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं । निर्मली से कुछ लोगों की चिट्ठी मुझे मिली है । वहां के कई गरीब स्थानीय लोगों ने बेंदर के लिए आवेदन दिया था । निर्मली में है मगर समस्तीपुर का जो विभाग है वह इसे देखता है । उसने निर्मली के आस-पास के लोगों को यह काम नहीं देकर बहुत दूर के लोगों को जो कटिहार खगड़िया मुंगेर के आसपास हैं जो उनके खास आदमी हैं–जैसा मुझे कहा गया–उनको दे दिया । आप जांच करवा लें । अगर स्थानीय आदमी उसको करना चाहते हैं तो स्थानीय आदमियों को वह अवसर दिया जाए । बेंदर के काम या जो दूसरे काम हैं स्टेशन पर वे उनको दिए जाएं ।

मैं एक बात की ओर आपका ध्यान और आकर्षित करना चाहता हूं । ये जो बिहार के मजदूर हैं जो कमाने के लिए दिल्ली, पंजाब जाते हैं उनके साथ अच्छा व्यवहार नहीं किया जाता है पटना में

भी और दिल्ली में भी । आप इस बात को जानते हैं । मैंने प्रश्नों के माध्यम से भी कई बार इस बात को उठाया है मगर औपचारिक रूप से इस बात का जवाब दे दिया जाता है । इसकी सही जानकारी होने के बावजूद भी इसमें कार्यवाही नहीं होती है । आप अच्छी तरह से इस बात को जानते हैं । आपने भी पूर्व में जब रेल मंत्री नहीं थे तब संभवतः इस सवाल को उठाया है और आपको यह मालूम है । इसको देखें कि आर.पी.एफ. जी.आर.पी. के लोग रेलवे के कर्मचारी उनको बहुत परेशान करते हैं । उनका सामान छीन लेते हैं । टिकट रहते हुए भी बेटिकट कर देते हैं । पैसे वसूल कर लेते हैं । आम तौर पर यह होता है और कई माननीय सदस्य इसको बराबर उठाते रहते हैं । इसको देखें कि जो मजदूर अपने खून पसीने की कमाई घर ले जाना चाहता है अपने बाल बच्चों के बीच में उसका पैसा रास्ते में ही उनसे छीन लिया जाता है । मैं समझता हूं कि आपको इस ओर ध्यान देना चाहिए .... (समय की घंटी) कमला इंटर सिटी एक्सप्रेस जो दरभंगा और पटना के बीच चलती है उसके लिए मैंने पिछली बार भी आपको बहुत धन्यवाद दिया था इस बार भी पुनः उस इंटर सिटी एक्सप्रेस के लिए आपको धन्यवाद देता हूं कि बहुत अच्छी गाड़ी आपने चलायी है । मगर एक और रोध भी करना चाहूंगा कि उस क्षेत्र के लोगों का कहना है कि एक गाड़ी आपने पटना से दरभंगा के लिए चलायी और दूसरी गाड़ी—आपको कठिनाई होगी मैं जानता हूं—दरभंगा से पटना के लिए उसी दिन चलायी है । जो गाड़ियों की भारी भीड़ है उस ट्रेन से उनको सुविधा होगी । हमारी भी इच्छा होती है उस ट्रेन से जाने की तो एक ए.सी. कोच उसमें लगवा दें । हम लोग भी उस ट्रेन से जाना चाहते हैं । दरभंगा जाने के लिए यह बहुत अच्छी गाड़ी है । हम भी जाना चाहते हैं उस गाड़ी से । आपके रेल विभाग का लाभ उठाना चाहते हैं । उसमें एक ए.सी. कोच लगवाइए जिससे कि हम लोग भी कमला इंटर सिटी एक्सप्रेस में जा सकें । समय कम है मैं आपको धन्यवाद देता हूं । बिल के समर्थन में हूं मैं खड़ा हुआ हूं बोलने के लिए और बिल का समर्थन करता हूं । आपको बहुत बहुत धन्यवाद ।

bHRI N. THALAVAI SUNDARAM (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir

The first point I would like to make is about the allocation of funds to the Southern Railway. We have been urging ihc hon. Minister to give more funds. We do not know how much has been sanctioned.

My second point js in regard to 'he condition of the coaches with the Southern

1 had brought ihis matter to the notice of the Minister through Starred and Unstarred questions earlier. The condition of the coaches, on the broad gauge a$_s$ well as on the metre gauge, is very bad The condition is very bid. whether thay are AC coaches or 1 coaches. During the rainy season, it odds 0 the problems °ᵛ ᵗⁿᵉ passengers travel ling on the various trains like the Rock Fort Express and the Kanyakumari E.v

I had drawn the attention of the Minister to the condition of the AC .cache., of the Kanyakumari Express I hope the Minister would take corrective step, m this retard

My ihmt point *fa* ubtiut Kanyakumari. OB know, K IS ., historic place ! it the beadquarl ol Kanj akumari : «ronM like k) point out that 'he computer*, d reservation Wfio *tumakm* from x am op .0 1 m only, I haj represented it to tr.t hon Minuter The Minister is comiof the 17th in conn'" tion with an nauguration function 1 would nqpttt him to feet the cor "1 the Nap tion when he come* there on the Plh I wod ' result that the liming* of the compute-ri«d inervMion office MKHild tv ' «d

-

f wuld a*ai,, reiterate that the Rail-_. must take necessary sleps in regard * Ute coaches with (he Southern Rail-$_w$, They should be replaced.

Then, Sir, we are having some problems I ,, ,bc Egmore railway station. The Min-} *m* from our State is here. All the Min-fcUTS, MPs and MLAs. 'ake trains from ,j,e Etmore railway station. We had urged the General Manager of the Southern Railway somelime bock that]VIP lounge should be provided at the hgmore railway station. The Rock Fori Express and other trains Originate from Egmore and go to places like Tiruchi and Mulurai. The trains leave at nine or ten in the night. The VllPs. have to stand on the platform. That is why we wanted that there should be a VIP lounge *n* Egmore The hon. Minister may kind-U look into this and see that *n* VIP taunts: is provided there. Another thing, in relation to ligmore, is about the retiring rooms. As far as Egmore is concerned, these are \ery old buildings. I would request that Proper reijring rooms should he provided at Egmore

the tilth point 1 want to make is about conversion project from Tiruchi t_0 Chcngalbauu. When the hon Minister visited Chentrai for the first litu- h had a meeting with the MPs. From Tunil Nadu The Minister $\backslash sa_s$ there function in Chennai. At that time Minister said that the work would it compleied within a year [would like Minister to tell us about the current n m this regard. 1 would like to to when i_t would he completed irve, | appreciate the fact that the IfT" ""Woods to the letters from He gives repljo. I $_{mat}i_{e\ Mm}e$ the t,me of the Budget dfaciu i think he Minjstc, for sending me

aby wit poing about *At*
sitation we lacel diiiicuitics
but i difficul to per ecomodations
JJ^ u1 to art '.icrommodation.
* ** dimiW nope. .Tmi-tH'l!

rings) Only tone minute, Sir. Madra'j is a metropolitan city. Thousands of passenger pass through Madras every day. As against that, the retiring room capacity is very limited. Therefore, the capacity of the retiring rooms at the Central railway station should be substantially augmented.

Lastly, Sir, from Tirunelveli, only one train is operating now. (Time-bell rings' 1 am ju'st concluding. There i_s only cne train running between Maduri and Kollam via Tirunelveli 1 would request ihat one more train should be run between Mudurai and Tirunelveli.

In conclusion. 1 would urge upon the hon. Minister to allot funds for improie ment of the amenities at the Central and 1 more railwa) stations in lelation to retiring rooms, etc.

Thank you. Sir

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : सम्मानीय उपसभाध्यक्ष जी, भारतीय रेल में समझता हूं कि इस देश की सब से बड़ी संस्था है जिसका देश के विकास में, देश की प्रगति में और यातायात में सब से बड़ा योगदान है । महोदय, मंत्री जी ने 35-40 नई योजनाओं को लिया, इसके लिए मैं इन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं । भले ही इन के लिए थोड़ा धन दिया गया है, लेकिन एक बार जब किसी योजना के लिए "टोकन मनी" दे दी जाती है तो धीरे-धीरे वह योजना पूरी हो जाती है । इसलिए मैं मंत्री जी को इस कार्य के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा ।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी रेलों में सुधार के लिए और हर प्रकार की व्यवस्था ठीक करने के लिए पूरा प्रयास कर रहे हैं । अभी दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर स्वयं मंत्री जी ने सफाई करके एक आदर्श प्रस्तुत किया । उनके पहले भी मैंने समाचार पत्र में पढ़ा था कि लापरवाही के कारण किसी अधिकारी और कर्मचारी की दिल्ली स्टेशन पर सेवा समाप्त कर दी थी । लेकिन माननीय मंत्री जी के इन कदमों से हमें लगता है कि

कोई विशेष सुधार नहीं हो पाया है । महोदय, दिल्ली स्टेशन तो देश की राजधानी का स्टेशन है, देश के अन्य स्टेशनों की हालत बहुत खराब है । मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप इसी तरह से दिल्ली, कलकत्ता और मुंबई ही नहीं छोटे स्टेशनों का भी आकस्मिक निरीक्षण करिए और सख्ती करिए तब शायद लोग मयमीन होंगे ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलों में खान-पान की व्यवस्था पूर्ववत् है । महोदय, मैं अंग्रेजी ज्यादा नहीं जानता और मैं नहीं समझ पाया कि यह "बेस किचिन" क्या होता है । जब ट्रेन में खाना बनाया जाता है तो कहते हैं कि "बेस किचिन" से लिया है ।

श्री एस० एस० अहलुवालिया (बिहार) : वही पेंट्री कार है ।

श्री ईश दत्त यादव : महोदय, बेस किचिन वाली बात में बदबू जरूर होती है । मुझे पता नहीं यह बेस किचिन मॉडिल में कहां होता है या नाइट में, लेकिन बेस किचिन का खाना बदबूदार रहता है । इसलिए मैं चाहूंगा कि अगर मंत्री जी इस बेस किचिन के सिस्टम को बंद करा सकें तो उचित रहेगा । चार पेंट्री कार के अंदर ही खाना पकवाने की व्यवस्था करें ताकि लोगों को शुद्ध और स्वास्थ्यवर्धक खाना मिल सके ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, ट्रेन की दुर्घटनाएं हो रही हैं और मंत्री जी चिंतित हैं । कल ही मैं उन से बात कर रहा था और कल ही वे अपने अधिकारियों को ट्रेन की दुर्घटनाओं और चोरियों को रोकने के लिए निर्देश भी दे रहे थे । महोदय, जैसाकि अभी कई माननीय सदस्यों ने कहा कि ट्रेन ड्राइवर बिलेव से चलती है । महोदय, अगर एक-दो-तीन ट्रेन लेट हो जाएं, तो ही कार्य लेकिन अगर देश की 80-90 प्रतिशत ट्रेन बिलेव से चल रही हैं तो इस संबंध में आप को कड़ाई बरतनी होगी । ...(समय की घंटी)... बस दो मिनिट और ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन सिंह) : आप का टाइम हो गया । आप के 4 मिनिट हो गए ।

SHRI ISH DUTT YADAV (tit* Pradesh): I will not lake more than the minutes. अब एक मिनट तो ऐसे ही इन लोगों ने ले लिया । सर, मैं जुलाई के महीने में समता ट्रेन से जिसका कि नाम अब लिछवी कर दिया है, दिल्ली से मऊ आ रहा था । उस में ए०सी० टू टायर में मेरा रिजर्वेशन था । स्टेशन पहुंचा तो वहां चॉक से लिखा हुआ था कि ए०सी० टू टायर का ए०सी० काम नहीं कर रहा है । मैंने सोचा कि फर्स्ट क्लास ए०सी० में चलते हैं । बहा ग्राए तो उस पर भी चॉक से लिखा था कि ए०सी० काम नहीं कर रहा है । फिर फर्स्ट क्लास के डिब्बे में बैठ गए । उस में अंधेरा था, लेकिन बल्ब नहीं जल रहा था, पंखा नहीं था और पूरे डिब्बे में बदबू आ रही थी । मेरे एक साथी पैसेंजर जोकि खिड़की के पास बैठे थे, वह खिड़की गिर गयी और उनकी उंगली कट गयी । मेरा कहना है कि आप इस तरह के फर्स्ट क्लास के डिब्बों को तत्काल निकलवा दीजिए, ये रहें और खराब किस्म के डिब्बे नहीं रहने चाहिए। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, अंत में मैं मंत्री जी का केवल एक

[उपसभाध्यक्ष (श्री ज्ञान एफ० फर्नांडिस) पीठासीन हुए]

सुझाव देकर के बैठ जाना चाहता और मंत्री जी को धन्यवाद भी देना कि मऊ-शाहगंज रेलवे लाइन का एरिया पिछड़ा क्षेत्र था । उस पूरे पिछड़े क्षेत्र का विकास इसलिए नहीं हो सका क्योंकि वहां पर रेलवे लाइन नहीं थी । अब मंत्री जी के प्रयास से बड़ी रेलवे लाइन हो गई है, इन्होंने उसका उद्घाटन भी कर दिया । मैं केवल सुझाव देना चाहता हूं कि चार-चार ट्रेनें दिल्ली, कलकत्ता, मुम्बई के लिए और एक मऊ से लखनऊ के लिए चलवा दें तो आपकी बड़ी कृपा होगी ।

मैं केवल कुछ सुझाव देकर अपनी बात समाप्त कर देना चाहता हूं कि देहरादून से हावड़ा के लिए एक देहरा ट्रेन चलती है, बनारस होकर के जाती है, अगर इसको आप शाहगंज, आजमगढ़, मऊ डाइवर्ट करके भेज दें तो इसमें कोई आपत्ति नहीं होगी । आपके अधिकारी अक्सर यह कहेंगे कि दूरी बढ़ रही है । अगर वहां के हजारों लोगों को सुविधा मिले तो उसमें दूरी बढ़ने की कोई बात नहीं है । तो मेरी आपसे प्रार्थना है कि इसकी दूरी अगर थोड़ी बढ़ती है तो बढ़ने दीजिए, लेकिन जनता को आप यह सुविधा दीजिए क्योंकि मैं उस क्षेत्र की बात कर रहा हूं, मान्यवर, जहां के लोग कलकत्ता में, मुम्बई में, पंजाब में और इलाहाबाद की कोयला खानों में मजदूरी का काम करते हैं । पूर्वांचल का यह अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र है, इस पिछड़े क्षेत्र के लोगों को आना-जाना पड़ता है इसलिए थोड़ा इसको डाइवर्ट करिए । दूसरे, मेरा निवेदन है कि जो निजामी ट्रेन है, इसको भी लखनऊ से शाहगंज होते हुए मुजफ्फरनगर-दिल्ली के लिए आप चलाएं । एक दादर वाली ट्रेन है, जो गोरखपुर से मुम्बई के लिए चलती है, इसका आप गोरखपुर, मऊ आजमगढ़, जौनपुर, इलाहाबाद के लिए कर देंगे तो इसकी भी दूरी कम हो जाएगी और इससे लोगों को सुविधा हो जाएगी । अंतिम मेरी प्रार्थना है कि लखनऊ और मऊ को जोड़ने वाली कोई ट्रेन ऐसी आप सुपरफास्ट ट्रेन चला दें जो सवेरे मऊ से चले, शाम को लखनऊ पहुंचे और शाम को लखनऊ से चले, सवेरे मऊ पहुंच जाए ।

मैं प्रार्थना करूंगा रेल मंत्री जी से, जो खुद भी वहां की परिस्थिति से परिचित भी हैं, जानते भी हैं और चिंतित भी हैं, कि अगर आपके अधिकारी कोई उसमें कोई रोड़ा अटकाएं तो आप उनसे सख्ती से निबटें और जनता की आकांक्षाओं को पूरा करें ।

* * *

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद अदा करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं ।

SHRI J. CHITHARANJAN (Kerala): Sir, I am extremely happy to note that the hon. Railway Minister is making earnest efforts to improve the functioning of the Railways. I do know that is not an easy task. Several problems have to be attended to—cleanlines in the railway stations, maintenance of the tracks and engines and several other things will have to be looked into. A number of compartments are considered as vintage compartments. They are to be removed as early as possible. In the same way in the long-distance trains, pentry cars will have to be provided.

Now, I come to another question. Irrespective of politics, Keralites as a whole have got a grievance that all along Kerala is being neglected in the matter of Railways. That is a common complaint. We thought that at least this time, when Paswan Ji is there as Railway Minister, he will give us a better treatment. But, unfortunately, our expectations have been belied (*Interruptions*) You see when the Budget was presented in the Parliament, MPs from Kerala had raised a protest again it. I think the hon. Railway Minister had also understood the serious nature of our grievances. He had taken a deputation of Kerala MPs to the then Prime Minister. Any how certain Railway works which have already been taken up say, for example, doubling of Shornur-Mangalore line, the same from Quilon to Thiruvananthapuram, electrification from Shornur to Ernakulam and up to Thiruvananthapuram are going at very slow pace mainly because sufficient funds have not been allotted. My request to the hon. Minister is that he should try to find enough funds for ongoing projects. Of course, I am glad to find that a new project have been taken up on an out-of-turn basis, that is from Kottayam to Erumeli. But my point is that, as far as possible, all these works which have already been taken up, approved of, should be speeded up by providing enough funds.

Another thing I have to say is connection of more trains to Kerala. From Kerala lakhs of people have gone to

(Shri J. Chi'hininj»n. Contd.)

rtiom part* of InP*Wly to North ladii and to varous industral of Quite offer they have to go to the Sute therefore if more trmim tie 10—1U to K*rU from wriou ceatro in ,hr North, is will be htlp'nl I don't •nctly t»y that we from wiMt North M«M> et»tt» »

Ante raauat for • rajadhani era, Iron Delhi to TMi»MMlWWgiw. The & fr© delhi to tri thitmn ft awn tkan J.OJO KMt Ew it the train goes according the will I iwqUMt the MKiMtf to -mroeaee . tgUhiij F .pre*, *tton* (Mkt » TkmvuMibatwna dirvcUy t, vfil ub War time thai the Ker* or o* tr*ia With lane wore*. 1

श्री मोहम्मद मसूद खान (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं चंद मिनट में अपनी बातें रखना चाहता हूं । यह बहुत पुरानी की बात है कि आजमगढ़ से शाहगंज तक छोटी लाईन थी, अब वह बड़ी लाईन बन गई है और दो ट्रेनें भी चलती है– एक मोहम्मदाबाद–आजमगढ़ और दूसरी सरजू–जयंत । मोहम्मदाबाद–आजमगढ़ की रोजीज्ञ यह है कि हमारे यात्री आ रहे थे तो यात्री 18 घंटे खेत भी और सरजू–जयंत यात्री भी 4–5 घंटे से कम लेट नहीं आती । मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि चल सरजाईज विजिट उस स्टेशन का करिए । हम लोग रूक रूक के देखते आ रहे है कि दिनांक ओवर हो जाता है, तब भी यात्री नहीं चलती है । एक रैलवान होता है कि–"यात्री ने टाईम बाइब, दिनांक ओवर है, यात्री चलाइए" । महोदय, हमें लगता है कि चार दिनों के बाद रोकर यहां तक का जायेगी कि रैलवान कहने वाला आएगा और सारे साइब से हाथ जोड़कर, कहेगा कि–"भाई साइब, रेलवान हो चुका है, दिनांक ओवर हो चुका है, आप कृपया गाड़ी को चलाइए क्योंकि आगे की गाड़ियां लेट हो जाएंगी" । इसलिए सरजाईज विजिट की जरूरत है ।

महोदय, जहां तक मुझे याद पड़ता है आजमगढ़ और शाहगंज के प्लेटफार्म के लिए 1994–95 में 4–5 करोड़ रुपया दिया गया था ताकि प्लेटफार्म ऊंचा कर दिया जाए, उसको स्ट्रेंथिन कर दी जाए लेकिन आज रोजीज्ञ यह है कि पिछली मर्तबा जब हम आ रहे थे शाहगंज से तो एक आदमी हमारे कमर पकड़े था, एक आदमी हाथ पकड़े था, तब जाकर प्लेटफार्म पर पैर पड़ा ।

श्री ईश दत्त यादव : अगर हम लोग नहीं पकड़ते तो वे नीचे गिर जाते ।

श्री मोहम्मद मसूद खान : मंत्री जी, आप यह देखिए कि यह 5 करोड़ रुपया कहां गया ? वहां मिट्टी डाल दी है, या ऊंचा किया है या कुछ किया है ... **(व्यवधान)** तीसरी चीज यह है कि एक बहुत बड़ी बीमारी है कि हर चीज मौजूद होती है मगर उद्घाटन की कमी में कमी रहती है । हमने जौनपुर डिपो में देखा कि रिटायरिंग रूम बन गया है, उद्घाटन नहीं हुआ । जिसका कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है । इ.एम.यू. में कम्प्लेन दो महीने से लंबित पड़ा, शायद अब भी पड़ा है लेकिन उद्घाटन नहीं हो रहा है तो इसको भी कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है । तो मंत्री जी, चाहता मैं कि आजमगढ़ का तो हम ही लोग उद्घाटन कर देंगे जिससे यहां कुछ काम तो शुरू हो । **(व्यवधान)**

महोदय, बात बात हो रही थी मंत्री जी से, चूंकि मैं उत्तर प्रदेश से भी, शुरू की सिविलियन था । इसलिए मैं सोच लेता था कि कितने डिसक्रीशनरी है । मुझको इनके अधिकारों मालूम थे कि बड़ा लम्बा हो जाएगा यहां से दिल्ली और बम्बई की ट्रेन का । मैं लिस्ट कट करा रहा हूं जैसा कि हमारे दास यादव जी ने बताया कि गोरखपुर से बड़ा तो आती है वाया–बलिया, ऐसी हो कोई ट्रेन चलाकर बड़ और बाहुबल, जौनपुर होते हुए इलाहाबाद कर दीजिए । आपको गोरखपुर, वाया, बड़ से अगर इलाहाबाद जब तक पहुंचेगी उससे पहले

सुबह आएगी और किलोमीटर नापकर ड्यूटी लीजिए उससे कम किलोमीटर रहता । जब यह नहीं थी तो तब भी हम उसी से जाते थे । पुरानी दिल्ली अब उतरते थे तो इतनी लेट हो जाती थी और उस दिन तो पार्लियामेंट में हैड हाजिर हो जाते थे । तो मंत्री जी से दो निवेदन है । एक तो यह कि ट्रेन कम से कम और दूसरे गाजियाबाद के बजाय पुरानी दिल्ली से नई दिल्ली स्टेशन तक करें । चार-पांच एम. पी. तो राज्य सभा के है और सात-आठ एम. पी. लोक सभा के है और अन्य लोग मंत्री के होते हैं, 10-12 तो आते है । जो डेफिसिट है उसमें ज्यादा ग्राउमगढ़-मेरठ में जा रही है और यह नई दिल्ली नहीं आ पा रही है क्योंकि कोई ट्रेन नहीं है । तो मेरी मंत्री जी से गुजारिश है कि यह मुम्बई, हावड़ा और नई दिल्ली की ट्रेन छोड़कर कर दीजिए । जो ट्रेन आती है शाहदरा तक करते हुए कोई नई दिल्ली नहीं आती और बड़ी आसानी से कनिष्कार से नई दिल्ली किया जा सकता है । गाजियाबाद तक आपका वही रट रहेगा-कनिष्क बाद में दिल्ली के बजाय नई दिल्ली । और जब तक यह नहीं होता तब तक शाहदरा और मेरठ से ग्राउमगढ़ के कोटा बढ़ा दीजिए इस ट्रेन में । दो वर्ष शाहदरा की है । अब उसको वह चाहे ग्राउमगढ़ वाले ले, चाहे शाहदरा वाले ले । यह कोटा कम है तब तक इस कोटे को ही बढ़ा दीजिए, क्योंकि अभी आप कोई नई ट्रेन तो चला नहीं पाएंगे, आपको समय चाहिए मैं जानता हूं । लेकिन उस समय तक तो कोटा तो आप बढ़ा दीजिए । एक सर्वे आप कर लीजिए कि कनॉट प्लेस का कितना टिकट बिकता है उसमें 70 पीसदी ग्राउमगढ़ के मुसाफिर होते है, शाहदरा का कहीं और के मुसाफिर यही होते है । तो यहां 30 पीसदी एवरेज 100 किलोमीटर आकर के ले लेते है तो यहां मुम्बई, नई दिल्ली और हावड़ा के वाले ट्रेन देना चाहिए । एक चीज को और देखने की जरूरत है कि यहां रिजर्वेशन कम को पुलिस वाले बहुत करते होते है और बैंच जिसके ऊपर पखा है वहां भी पुलिस सोई रहती है और हम लोग टहलते रहते है और सारे मुसाफिर भी टहलते है । जो कन्फ है, रेग्युलेशन है उसके हिसाब से सबको सुविधा मिलनी चाहिए । बैंच पर पंखे के नीचे वह सो जाते है, इस की वजह से उनसे कोई कुछ नहीं कहता है । ऐसी छोटी-छोटी बाते है लेकिन इससे काफी राहत मिलेगी । शाहदरा से रिहार्यरिंग रूप में जब हम आते है वैसे तो भी रहने की तबियत नहीं करती । मच्छर और बड़े बड़े चूहे उसमें अगर दाखिल हो जाइए तो पूरा सोना निकाल लेते है । ऐसी तैसी वहां पर हालत होती है । आखिर बात है मंत्री जी बहुत कोशिश कर रहे है परन्तु आप कैसे स्टेशन पर जाएंगे । आप अपने अधिकारियों को कहिए और मांग कीजिए तथा पूछिए कि आपने किस स्टेशन की सरप्राईज विजिट किए है । आप इस तरह से विजिट कराइए और जो आप कोशिश कर रहे है उसमें हम लोगों की भी भागीदारी कीजिए । लेकिन यह व्यवस्था ठीक करने की जरूरत है मुसाफिरों को पूरा आराम मिलना चाहिए । अहीरी साहब ने तो सारी बातें कह दी थी कुछ बचा ही नहीं था । आप हमारे जिले से नई दिल्ली मुम्बई और हावड़ा की ट्रेन चला दीजिए ।

[1] मंत्री मुहम्मद मसूद खां (तिरुपति) मेहरबानी - बस एक मिनट में अपनी बातें रखना चाहता हूं - यह बहुत खुशी की बात है कि आज दिल्ली से नाना तक जो पहले लाईन थी उसे डबल लाईन बन गई है और दो ट्रेनें भी चलने लगी है एक अहमदाबाद साबरमती और दूसरी सरहद बस्ता - अहमदाबाद साबरमती की खूबी मैं यह है कि यहां से आगे [illegible]

[1] [Transliteration in Arabic Script]

شنری ایشس درت یاد دو. اگر ہم لوگ نہ بکڑتے تو وہ نیچے گر جاتے۔

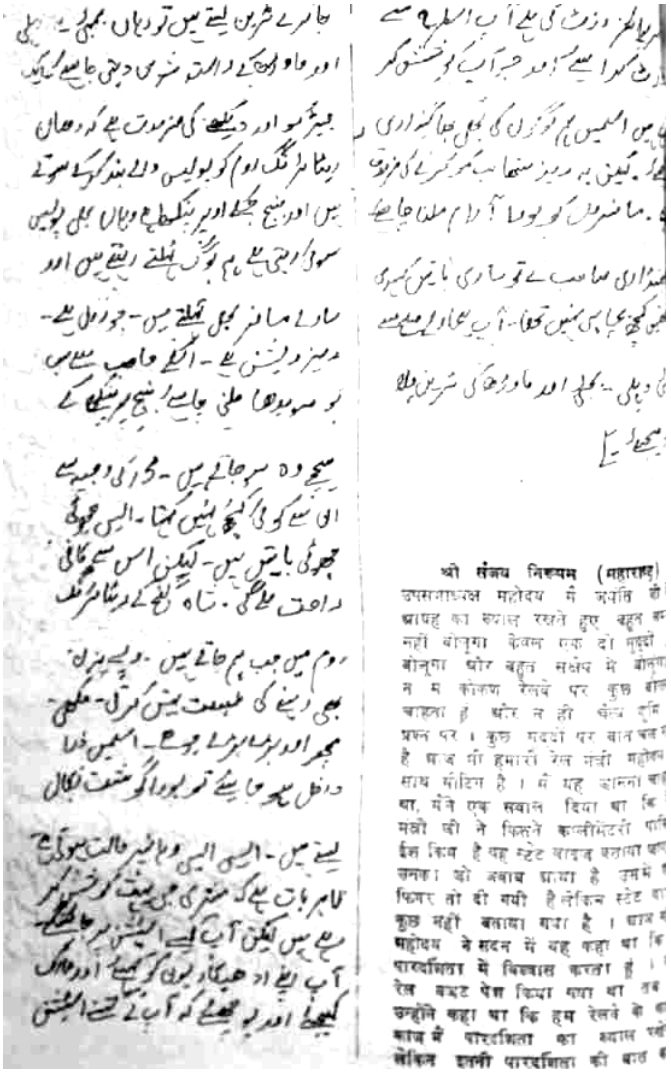
شری محمد مسعود خان : منتری جی آپ یہ دیکھئے کہ وہ گاڑی وجیہ کہاں گیا۔ وہاں کشش ڈال دی ہے نہ لاو نچا گیا ہے نہ کیچ لیا ہے ..... "مداخلت" ..... تیسری چیز ہے کہ ایک بہت بڑی بیماری ہے کہ ہر چیز موجود ہوتی ہے "گلوبل" ادگھاٹن" کی وجہ سے رکی رہتی ہے۔ ہم نے حیدرآباد ریلوے میں دیکھا کہ ریٹائرنگ روم بن گیا ہے۔ ادگھاٹن نہیں ہوا لہذا کوئی سوویدھا نہیں مل پا رہی ہے اعظم گڈھ میں کمپیوٹر دو مہینے سے بھیج گیا۔ شاید تک مل گیا ہے لیکن ادگھاٹن نہیں ہو رہا ہے تو اگلی مل کوئی سوویدھا نہیں مل پا رہی ہے تو منتری جی آدیش دیں کہ اعظم گڈھ کا تو ہم ہی لوگ ادگھاٹن کر دیتے ہیں اس سے وہاں کچھ کام تو شروع ہو ..... "مداخلت" .....

مہودے ۔ کل بات یہ رہی تھی شری ی سے کہ ہمکو میں انٹریڈیوس میں پی ۔ ڈبلو ۔ ڈی ۔ منسٹر تھا انگلی سے ناپ سرمو جنتا کبھی کبھی ۔ ۲۰ منٹے سے کم لیٹ نہیں آئی ۔ اس لئے سمجھا دینا چاہتا ہوں کہ آپ سرپیاگیز وزٹ اس اسٹیشن کا کریں ۔ ہم لوگ شروع سے دیکھتے آ رہے ہیں کہ سگنل لوور ہو جاتا ہے تب بھی گاڑی نہیں چلتی ہے ۔ تب اعلان ہوتا ہے کہ "گاڑی کے ڈرائیور صاحب سگنل لوور ہے گاڑی چلا لیجئے"۔ مہودے یہ لگتا ہے کہ چند دنوں کے بعد نوبت یہاں تک آ جائے گی کہ اعلان کرنے والا آ جائے گا اور گارڈ صاحب سے ہاتھ جوڑ کر کہے گا کہ "بھائی صاحب اعلان ہو چکا ہے ۔ سگنل لوور ہو چکا ہے آپ کرپیا گاڑی کو چلا لیجئے ورنہ آگے کی گاڑی لیٹ ہو جائیگی اسلئے سرپیاگیز وزٹ کی ضرورت ہے۔

مہودے جہاں تک مجھے یاد پڑتا ہے کہ اعظم گڈھ اور شاہ گنج کے پلیٹ فارم کیلئے 95 - 1994 میں چار پانچ کروڑ روپیہ دیا گیا تھا تاکہ پلیٹ فارم اونچا کر دیا جائے اسکی اسٹرینتھننگ کر دی جائے لیکن آج پوزیشن یہ ہے کہ پچھلی مرتبہ جب ہم جا رہے تھے شاہ گنج سے تو ایک آدمی ہمارے کوچ پر چڑھے تھا۔ ایک آدمی ہاتھ پکڑ کر تھا تب جا کر پلیٹ فارم پر پیر پڑا۔

اور وہ نئی دہلی نہیں آیا اس لیے۔ لیکن
کوئی شہر بن نہیں ہے۔ تو میرا مقدر ہی
ہے گذارش ہے کہ یہ بس جاؤ دوا اور نئی
دہلی کی شہریں ضرور کر دیجیے۔ جو شہریں
آتی ہے شاہ گنج ڈوبے ہوئے کوئی
نئی دہلی نہیں آتی اور بڑی آرائی سے
غازی آباد سے نئی دہلی کیا جا سکتا ہے۔
غازی آباد تک آپ کا وہی روٹ رہے گا۔
غازی آباد سے دہلی کے بجائے نئی دہلی اور
جب تک یہ نہیں بنتے تب تک شاہ گنج
اور منزمین۔ اعظم گڈھ میں کوئی بڑھا
دیجیے۔ اس شہریں میں۔ دو بڑھ شاہ
گنج کی ہے۔ اب اگر تو چاہیے اعظم گڈھ
والے لیں چاہیے شاہ گنج والے لیں یہ تو
کوٹ کم ہے تب تک اس کوٹ کو ہی
بڑھا دیجیے۔ کیونکہ ابھی آپ کوئی
نئی شہریں تو جلد نہیں بنانے۔ آپ کو
مدے چاہیے۔ میں جانتا ہوں۔ لیکن
اس وقت تک تو کوٹ تو بڑھا دیجیے
ایک سمجھ دے آپ کو لیجیے کہ بنارس میں
آپ کا جتنا ٹکٹ بکتا ہے اسمیں ۹۰ فیصدی
اعظم گڈھ کے مسافر ہوتے ہیں۔ بنارس
یا کہیں اور کے مسافر نہیں ہوتے ہیں۔
تو جہاں ۹۰ فیصدی مسافر ۱۰۰ کلومیٹر

لینا تھا کہ کتنے کلومیٹر ہے۔ پھر انکے
اوپر کاری سمجھا رہے تھے کہ بڑا لمبا
جائے گا وہاں سے دلی اور بھیجی گاڑی
کا۔ میں شارٹسٹ روٹ بنا رہا ہوں
جیسا کہ اسٹیشن ڈٹ یا دو جی نے بتایا کہ
گورکھپور سے سنز تو دی ہے۔ دادو
کا تھی۔ ایسی بھی کوئی شہریں جلد کر منے
شاہ گنج۔ جونپور ہوتے ہوئے الہ آباد
کر دیجیے۔ آپ کی گورکھپور دادر
سے بنارس۔ الہ آباد جب تک پہنچے گی
سے پہلے پہنچ جائے گی اور کلومیٹر ناپ کر
لیجیے اس سے کم کلومیٹر پڑے گا جب
نہیں تھی تو تب چلی ہم اس سے آگے
پرانی دلی جب اترتے تھے تو اتنی لیٹ ہو
تھی۔ اور اس دن تو بارہ بسمنٹ سے ہم جا
ہو جاتے تھے۔ تو منزمین جی نے تو بتایا میں
ایک تو یہ کہ شہریں وقت سے چلیں اور
دوسری غازی آباد کے بجائے پرانی دلی
سے نئی دلی اسٹیشن شیخ کریں۔ چار پانچ
ایم۔پی۔ تو ما جیسا سمجھائے ہیں اور سات
آٹھ ایم۔پی۔ تو کہ سمجھائے ہیں اور
دوسرے گوں منزمے جلتے دیجیے۔ دل
بادہ ہو جاتے ہیں۔ جو کہ پاسٹی ہے اس
سے زیادہ اعظم گڈھ۔ منزمین جاوید



श्री संजय निरुपम (महाराष्ट्र)

के बाद आखिर कंप्लीमेंटरी पासिज का स्टेट वाइज डिटेल आप क्यों नहीं दे पा रहे हैं । क्या इसलिए कि रेलवे के जो कंप्लीमेंटरी पासिज जारी किए जा रहे हैं उसमें 90 प्रतिशत बिहार के लोगों के हैं ? यह मैं जानना चाहता हूं ।.. (व्यवधान)..

श्री राम विलास पासवान : आप 90 प्रतिशत कहते हैं । मैं कहता हूं कि 10 प्रतिशत भी नहीं हैं । .. (व्यवधान)

श्री संजय निरुपम : तो बताइए न कि कितने हैं ?• आप बता क्यों नहीं रहे हैं ? ..(व्यवधान) ..

श्री वसीम अहमद (उत्तर प्रदेश) : आप गुस्सा क्यों हो रहे हैं..(व्यवधान)..

श्री संजय निरुपम : मैं गुस्सा नहीं कर रहा हूं ।..(व्यवधान)..

श्री राम विलास पासवान : आप लिस्ट मंगाइए पर चार्ज मत लगाइए । ..(व्यवधान)..

श्री संजय निरुपम : मैं चार्ज नहीं लगा रहा हूं । ..(व्यवधान)...

श्री एस०एस० अहलुवालिया : इनका यह दुर्भाग्य है कि यह बिहार में पैदा हुए और मुम्बई की बात कर रहे हैं । ..(व्यवधान)..

SH1U DIPANKAR MtlKHERJEE West BengaIV: Sir, i$ he speaking on Railways? What is he doing? This if »°t correct

श्री संजय निरुपम : मेरा दुर्भाग्य क्या है, मैं बता देता हूं ।

THE VICE-CHAiRMAN (SHRI JOHN F FERNANDES): Mr. Sanjay Nirn-W*. why are you wasting your time? *** « the subject.

श्री संजय निरुपम : मेरे कहने का मतलब यह है कि..

«2 VCE-CHArRMAN ¡SHRI IOHN _/«NANDES): You ire wasting your

श्री संजय निरुपम : मेरा कहना यह है कि कंप्लीमेंटरी पासिज जो ईशू होते है वह मंत्री महोदय का अपना डिस्क्रीशन होता है लेकिन उनका जो डिस्क्रीशन है उसमें कभी-कभार हमारी बात भी सुनी जाए । मैंने कितने ही लैटर लिखे हैं कि वहां गरीब लोग हैं उनको कंप्लीमेंटरी पासिज दिये जाएं पर यह लोग नहीं देते हैं । आखिर हमारे भी कुछ कार्यकर्ता है हमारे साथ भी कुछ गरीब लोग जुड़े हुए हैं जो रेलवे का किराया अफोर्ड नहीं कर सकते । तो मैं इस संदर्भ में मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूं । एक और बात मैं यह जानना चाहता हूं कि कंप्लीमेंटरी पासिज को लेकर आखिर हमें कितना रैवेन्यू लॉस हो रहा है, कितना रेवेन्यू हमें गंवाना पड़ रहा है ? यह जानकारी अगर मिल जाए तो अच्छी बात है । दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि दो दिन पहले हमारी मीटिंग हुई थी । मैंने मंत्री महोदय को बताया था, आज फिर मैं चाहता हूं कि उनसे रिक्वेस्ट करूं । मुम्बई की लोकल ट्रेनों के लिए एक अलग कारपोरेशन फंड की बात बहुत अरसे से चल रही है । विश्व बैंक ने ढाई अरब करोड़ का हमें लोन दिया हुआ है । लेकिन शर्त यह है कि जब तक लोकल रेलवे के लिए आप कारपोरेशन नहीं बनाएंगे तब तक वह लोन आप नहीं ले सकते हैं । अब कारपोरेशन बनाने के लिए केवल एक महीना रह गया है। इसी महीने अगर कारपोरेशन नहीं बनता है तो पूरा लोन लैप्स हो जाएगा । तो मैंने मंत्री महोदय से दो दिन पहले भी अनुरोध किया था और आज फिर मैं यह अनुरोध कर रहा हूं कि आपके मंत्रालय में यह प्रस्ताव विचाराधीन है इसलिए जितनी जल्दी हो उसे पास करें इसी महीने में पास करें । इतना ही मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Surinder Kumar Singla. Mr. Singla, you speak for three minutes. Your party has no time. I think you will create a record.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA (Punjab): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am going to take not more than one minute. Mr. Ahluwalia Ji and Shrimati Jayanthi

[Shri Surinder Kumar Singla—Con'd.J

Natarajan have persuaded n» not *° speak. But they do not realise my tragedy. The trag^y i$, if / speak the people of my State, and particularly of ay area say that Dc i$ not heard because he has been speaking for the last 50 many years, the railway line has not reached us. What kind of an M.P- he is? If I do not speaking at all, then the people will say that he is deaf and dumb. What do I do?

" THE VTCE-CH AIRMAN (SHRt JOHN F. FERNANDES): You speak on the Railways.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Sir, I am pleading with the hon. Minister for s particular railway line from Patiala via Samanna either to Jaihal or to Nirvana. This demand has been > pending for tt^ last fifty jw» I am I not going to say anything on bjs be-I cause T get emotionally charged when I I •peak on this particolar railway line. My f mnd father had come and requested Pandit Jawataarlal Nehru for this railway Ene. My father, who was a DCC President, had led a delegation to Shrimati Indira Gandhi for this railway line. I belonging (Q the third generation. I don't care whether the institution of Railways is run by public sector or pri-»We sector. People of India, and parti-colarly people in my area, want t^t* railway line to bo established. I would k aftsal «nd request the hon. Minister, k "ho i» my fritod and who takes care of f «he backward areas and particularly w Ptusjab, to kindly establish this line. He will earn n nam in the history of my area aad ia the history of Punjab Thank yoa. 4*0 p.B

श्री सोखवर सिंह (हिमाचल प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, जो अतिरिक्त मांगें मंत्री महोदय ने इस सदन में रखी है वह कुल 50 हजार की है और कहा गया है कि पैसा हम री-एप्रोप्रियेशन से पूरा करेंगे । एक तो मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि वह बाकी का पैसा कहां से लायेंगे ? दूसरा आपने सारे सात हजार करोड़ रुपये का पूरक बजट पहले पास कराया था, इसलिए यह बहुत ही चिंता का विषय है कि आप जो सप्लीमेंटरी बजट लाए हैं वह केवल 50 हजार का है । इससे ज्यादा खर्च तो इस माननीय सदन में इस समय पर हुई चर्चा में लग गया होगा ।

उपसभाध्यक्ष जी, जब मंत्री जी बोलते हैं तो सकमुच में उनके मुह से अमृत टपकता है । प्रश्न चाहे छोटा हो लेकिन उनका जवाब बहुत लम्बा होता है और सारे लोग संतुष्ट हो जाते हैं । म भगवान से प्रार्थना करता हूं और आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि जिस गति से वे आश्वासन देते हैं कम से कम उसी गति से उन आश्वासनों की पूर्ति भी होनी चाहिए । महोदय, जैसा आपको विदित ही है पहाड़ों की तरफ रेलवे का ध्यान बहुत ही कम गया है । मैं मानता हूं कि मंत्री जी कहेंगे कि जम्मू-कश्मीर की तरफ ध्यान गया है । सिक्किम को छोड़कर नार्थ-ईस्ट की तरफ ध्यान गया है । लेकिन कभी कभी मन को लगता है कि अगर वहां पर उग्रवाद होता तो क्या सरकार का ध्यान वहां जाता ? यह विशेषकर हिमाचल प्रदेश के लोगों और सिक्किम के लोगों के लिए एक चिंता का विषय है । जो कुछ भी वहां रेलवे की दृष्टि से हुआ है वह सब अंग्रेजों की देन है । 1920-21 के बाद हमें कुछ भी नहीं मिला । स्वतंत्रता के बाद अगर हिमाचल प्रदेश को कुछ मिला है तो वह केवल 14 किलोमीटर रेल लाइन मिली है । मंत्री महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि प्रथम बार आपकी ओर से हिमाचल प्रदेश की तरफ ध्यान गया । आपने कालका से परवाणू तक ब्राड गेज सिर्फ दो लाईन किलोमीटर लाइन के लिए इस वर्ष प्रावधान किया है और यह भी कहा है कि वहां पर हम को माल गाड़ी की सुविधा मिलेगी ताकि वहां के जो सेब उत्पादक हैं जो वहां के किसान हैं फल उत्पादक हैं उनको सुविधा मिल सके । इससे वहां के उत्पादकों को देश के दूसरे हिस्सों में अपना उत्पादन भेजने में सहूलियत होगी । मंत्री महोदय मैं आपके ध्यान में लाना चाहूंगा और शायद आपको याद होगा कि जब हिमाचल प्रदेश के

द आपसे मिले थे तो आपके ध्यान म
बात को लाए थे कि पठानकोट से
द्धनगर के लिए 200 किलोमीटर
न जो है वह आज भी नैरो गेज
। यह भी अंग्रेजों के समय की देन है।
ने यह आश्वासन दिया था कि इसका
कराया जाएगा और इसको ब्राड
में परिवर्तित किया जाएगा । मैंने
बजट सुझाव दिया था कि 1920-21
जब सर्वे हुआ था तो मुख्य पास
मुख स्थान के नीचे टनल बनाकर
ल से जोड़ने की बात थी आप कृपा
कि इसकी तरफ ध्यान दें । आपको
भी याद होगा कि 1996 में जब
ही पर सप्लीमेंटरी बजट आया था तो
न चर्चा में भाग लेते हुए मैंने आपसे
यह किया था कि कुल्लू-मनाली एक
मिड पर्यटक स्थल है लेकिन वहां पर
न सुविधा की सुविधा नहीं है । इसके
ए या तो शिमला जाना पड़ता है या
र चंडीगढ़ जाना पड़ता है या फिर
ठानकोट आना पड़ता है । मैं आपको
ह भी याद दिलाना चाहता हूं और
ही कांट करना चाहूंगा कि आपने कहा
था कि "मेरी नीयत है कि यह हो । मैंने
आफ कहा था कि चाहे नार्थ-ईस्ट हो,
ही कुल्लू-मनाली हो, चाहे कश्मीर का
मला हो जहां जहां से बुकिंग की
ाब्लम है, पहले यह था कि जब वहां
तीन हजार टिकट कटेंगे तभी यह होगा ।
मने यह भी कहा था कि जो वैकवर्ड
एरियाज हैं वहां सब जगहों पर कम्प्यु-
टराइज्ड रिजर्वेशन की व्यवस्था करेंगे"
इस संदर्भ में मैं आपसे आश्वासन चाहूंगा
कि वहां के महत्व को देखते हुए आप
आज ही यह घोषणा कर दीजिए कि
कुल्लू मनाली में कंप्यूटराइज्ड बुकिंग की
व्यवस्था होगी ।

मैं एक बात कहना चाहूंगा । महोदय यही माननीय सदस्या चन्द्रकला पांडेय जी ने सुरक्षा सेवा और सफाई की बात कही । इन तीनों चीजों के बारे में ध्यान दिए जाने की जरूरत है । जिस ओर से मंत्री जी आते हैं, अगर आप खिड़कियों के उत्तर देखें जो माननीय सदस्यों ने पूछे हैं, तो सबसे ज्यादा जो शिकायतें हो रही हैं, डकैतियां जो हो रही हैं, रेलों में यह डेस्ट बंगाल और बिहार में हो रही हैं । यह एक बहुत चिंता का विषय है । वहां की सरकारों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उन क्षेत्रों से रेलें सुरक्षित रूप से बाहर निकल सकें । यह वहां की सरकार का दायित्व है, इसलिए उनको इसकी तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए ।

महोदय, मेरे गुजरात के मित्र माननीय दवे जी कह रहे थे कि जो भुज-गुजरात में ट्रेन चलती है उसकी तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाकर ही अपनी बात समाप्त करूंगा । भुज से नाडियाड एक ट्रेन चलती है । इसके रास्ते में सात फाटक आते हैं । यह पाकिस्तान के बार्डर तक जाती है और कहीं भी कोई व्यक्ति फाटकों पर नहीं है । होता यह है कि उसी ट्रेन में वह फाटक बंद करने वाला और खोलने वाला चलता है । पहले ट्रेन रुकती है, वह फाटक बंद करता है फिर ट्रेन निकलती है । फिर फाटक खोलता है, फिर ट्रेन में चढ़ता है । सात जगह यह सारी एक्सरसाइज करते हुए व्यक्ति चलता है । कैसे यहां सुरक्षा होगी ? हम से कम जगहों पर एक व्यक्ति की व्यवस्था आप करिये । एक ही व्यक्ति सात फाटकों को खोले और बंद करे यह कहां तक चलेगा ? बोलने को तो बहुत कुछ है लेकिन समय का अभाव है । आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए यहीं पर अपनी बात समाप्त करता हूं । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Now, Shri Ashok Mitra — not present. Shri Jibon Roy. Mr Jibon Roy, your party don't have any time left. So, you please conclude within three minutes.

SHRI JIBON ROY (West Bengal): Sir, I agree with every one who has said that our Railway Minister is doing his very best. But I have a small submission to make to the hon. Minister. My submission is that

iShri Jibon Rtfy)

it is being discussed that vested interests are getting strengthened in ihe Railway Bhavan.

Mi v'ice-Chainnan, as you know, the Radways is the biggest employer as well as the biggest buyer. Previously, most of its suppliers were •lie lector companies. Now, afte>' the liberalisation, things have changed. I think there is a need to stti'-*e* a bah >vce; some orders have to ᵛe iven o the public sector companies also. But an anti-public-sector *db*ᴷ\ is dev< loping in the Rail Bha-'an. ' *ill give one instance

Very recently, the Railwa₁s Boat trader for supply Of 1.1*0.00:) tonn of carl en steel and copper bearing The Stiel Authority of India limit d was L-l in most of the steel rrodu t« excepting a few quantises. Evm respect of those few quantities, SAI agreed to take the rrice oj L-l PinaQr an order was placed 'o suppb)f about 77.000 tonnes. It w *n* on!) nte-third of the total quantit" tendeud for SAIL was given an I lor suoplv -.bom 77,001 t«nnei and the test was di«tr^but"d Ojtll ES<JAR and My ds. S^n . h»pp> with that They knr. ^ liberalised reeime they cannot e^-™>re But in the Rail Bha»a-\ *y* as T »i id. the anii.whn'o leeim l *V* N retr nf strengthened Yeste*to morni' g. art nnlfr was -»«*-d ivine 7-nwi Mnnes ,,, wi[ini, fh|· *ir%*,

ant[f Ivrvls p
nine .11 t!,,. D ck bv th» Minis-rv hecta natal mad'- by FTV flvv?-
TVv Mid thai lAn. lactriry *tfag pfm
»»»Vt -re m.w«« ft ieeaiie

that technical reason, the supply I order was scuttled, if this is the I way, public sector will b$_e$ doom;d. I Heavy capital investment is there. That will remain idle.

Mr. Vice-Chairman, it is happening \ in other areas also. When orders are not being placed on the public sector companies, the Minister should take note of the heavy assets and the capital employed in *t"* em. He should ta'<e into account that aspect also and try to strike a ba'ance. I wish the Railway Minister "ould react to this-

The second point is. you are getting railway wheels from within the country as well as through imports. You are paying more on the ia^porfd wheels. Why would "you not buy 'he Indian wheels'

Thirdly, I want to draw the attention of this House and, throti h the House, the attention of tin Minute to a "r-ws-item which ap->fa ed in the *Indian Erprrss* after the Karna-• ,\ . r unress accident. Th" Tftio t quofd the Railway Minister r>s s>yh' that one of the Masons f^r the accident was the rails s'PPl'ed by ih[1"] Bhilai Steel Plant. The Bhi'ai Ste-I P'ant is supplying rails fo' *the* '0 years No Minister, no Government, no Department, has ever 'ai- ' any objection regarding th° quality of its product. T ftrmlv be'ieve. he cannot Pass such comment Ho*-ever, I hope the hon Minister least contradict mat sta'ement. [n] the House now. sir D\imTuf to """ most important indt>strial ci'v *V* eastern India As re *the* RaflW documents, it was de ied ear'ie- ! ' declare Durgamir Rai'wav S»atkffi as a TModel Railw.av Station' Per' there was no pressure and there wasn't a powerful 1 bb and this P ° posal went int.. *ih** background wnuM request the "n Mipis'e' ' consider and -e»-»^ l*ial rHJOfw nk you

THE VICE-CHAIRMAN (SHR1 JOHN F- FERNANDESj: Mrs. Utt»i-;ben Patel, you warned to say some-

"^HRIMATI URMILABEN CHIMAN-BHA1 PATEL (Gujarat): Sir, I just wanted *to* point out to the lion-Railway Minister that ail the State upitals in our country are connected with railway lines. Only Gundhi-nagar, the capital of Gujarat, is not connected with any railway line. But I don't want to give an expensive idea to the Minister. The trains from | Delhi to Ahmedabad, that terminate ut Ahmedabad, can be extended ta Oandhiaagar. In the same way, trains from Delhi to Ahmedabad, that terminate at Ahmedabad, can be diverted diverted through Gandhinajiar. If a little rain is taken, this arrangement can oe made possible. On Delhi Udaip.T-Oigah route a small piece of natrow gauge has been conevned into broad Stauge- The same can be extended up to Gandhinasar. It is very m :ch possible ami I request the Riilway Minister to please take care of this. I would also like to bring to the notice of the Minis'er that Ashram runs late by ten to twelve hoars regularly. If the hon. Minister could ensure its punctually, it *il! be a relief to the passemers-Thank you.

THE VICE-CHMRMAN (SHRI JOHN F FERNANDES1- The hon. Minister, please.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं आज भी चाहता था कि थोड़ा विस्तार में जवाब दूं और प्रत्येक प्वाइंट को टच करूं, मेरे पास पूरे के पूरे फैक्ट्स एण्ड फिगर्स भी हैं, मैं दे सकता हूं लेकिन समयाभाव के कारण नहीं दे सकूंगा क्योंकि और सारा डिविजेस है । जो नेम मुझे हैं उनको आपके माध्यम से यहां सदन के सामने रखूंगा और उस के बाद जो मुझे पूछ जाएंगे मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूं कि एक महीने के अंदर उन सारे प्वाइंटस का जवाब आपके पास भेजा जाएगा और उसके बाद यदि आप मिलना भी चाहें तो बाद में मिलकर बातचीत इस संबंध में करेंगे ।

सबसे पहले सुन्दर सिंह भंडारी जी ने दो तीन प्वाइंट्स कहे । इन्होंने पहली बात कही कि रेलवे में जो टारगेट आप लगाते हैं उन टारगेट्स की पूर्ति आप नहीं करते हैं । इन्होंने एक साल का हमसे पूछा कि पिछले साल का कितना टारगेट था वह बतलाने का काम करें । मैं आपको सिर्फ बतलाना चाहता हूं कि पिछले साल का 1996-97 का हमारा टारगेट था मेज कन्वर्जन का 1300 किलोमीटर का, हमने उसके लिखफ 1364 किलोमीटर टारगेट पूरा किया । टारगेट से कम है या ज्यादा है यह आप बतला सकते हैं । उसी तरीके से नयी रेलवे लाइन का था 54 किलोमीटर का । वह 54 किलोमीटर का टारगेट पूरा हो गया है । रेलवे इलेक्ट्रीफिकेशन का था 634 किलोमीटर का उसमें 642 किलोमीटर एक्चुअल में किया है । फिर कोचेज का जो हमारा था, हमने रखा था 2160 उसमें से कोचेज प्राप्त हुए 2158 । दो कोचेज की कमी रही और उसका उसमें बड़ा कारण था कपूरथला में हड़ताल वगैरह हो गयी थी हालांकि हमको इतनी भी उम्मीद नहीं थी लेकिन हमने बाद में उसको पूरा करने का काम किया । वैगन का आपको मालूम है । पिछले कई एक साल से वैगन का उत्पादन बहुत कम हो गया था जिसके कारण काफी बाधाएं आ रही थी । उसको हमने पूरा किया । हालांकि हमने गइप रखा था 25 हजार का लेकिन फिर उस मामले में हमको विस्तार में जाना पड़ेगा । हमने बार बार कहा है कि जो हमारी कैपेसिटी है वह जो भी वैगन इंडिया के तहत है उसको हम उसी कैपेसिटी के मुताबिक देना चाहते हैं लेकिन दिक्कत होती है कि जितना हम देते हैं उतना भी वे पूरा नहीं कर पाते हैं । इसलिए उसमें हमारा कोई दोष नहीं है । लेकिन 25 हजार का हमने टारगेट रखा था और उस 25 हजार के खिलाफ में हमको 22185 वैगन मिले । खिलनी का इंजन जो 195 था उसके परसेन्ट में 195, डीजल इंजन का टारगेट 145 था तो उसके परसेन्ट में 147 हुआ । इस तरीके से यदि आप देखेंगे तो यह कहना सही नहीं है कि जो हमने टार्गेट रखा था उसको हमने पूरा नहीं किया । वहि+

[श्री राम विलास पासवान]

हमको इस बात का गर्व है कि जितने हमारे सदर्न रेलवे के है, उनमें बहुत सारे हमारे प्रोजेक्ट जो है उनको हमने पिछले एक साल में कंप्लीट करने का काम किया है । उसका नतीजा यह हुआ है कि रेलवे को काफी उसमें भी बचत हुई है । हम इस बात को जानते है कि जब कोई प्रोजेक्ट लिंगरआंन होता है तो उसमें खर्चा भी ज्यादा होता है और समय की भी बर्बादी होती है । इसलिए हम कोशिश कर रहे है कि जो समय निश्चित है उसके मुताबिक उसको किया जाए ।

उसी तरीके से आपने जोन निर्माण के संबंध में कहा है । जोनल आफिस का जो ', 6 जोनल आफिस हमने खोले है और काम कर रहे हैं । अभी हमारे माननीय सदस्य ने शिकायत भी किया कि फरीदाबाद में घटना घट गई और रेलवे के अधिकारी कोई 12 घंटे के बाद आए और कोई 14 घंटे के बाद आए । यस, हम इस बात को एक्सैप्ट करते है, लेकिन यह बात सही नहीं है जिला अधिकारी नहीं गए । जो अधिकारी उसके लिए सक्षम है वे नहीं आए । दिल्ली के अधिकारी तुरन्त पहुंच गए । हम लोग पहुंच गए । लेकिन आप समझ सकते है कि फरीदाबाद कौन से जोन में है । बॉम्बे ही उसका हेडक्वाटर है और घटना फरीदाबाद में घटी है । आफिसर हमारा बॉम्बे से आएगा, कोई आफिसर झांसी से आएगा । वह प्लेन में भी आएगा तो उसको आने में समय तो लगेगा । . . (व्यवधान) इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि जब सारा का सारा इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ रहा है, मैंने पिछली बार भी कहा है कि देश के प्रांत बढ़ रहे है, प्रांतों की राजधानियां बढ़ रही हैं, जिले बढ़ रहे है, ब्लॉक बढ़ रहे है, थाने बढ़ रहे है, तो रेलवे को आप क्यों सीमित करके रखना चाहते हैं । जहां नैरोगेज था वहां नैरोगेज से मीटर गेज हुआ, मीटर गेज से बॉडगेज हो रहा है और ब्रॉडगेज में डबल लाइन भी हो रही है। वहां स्टीम इंजन से डीजल इंजन आया, डीजल इंजन से इलैक्ट्रिफिकेशन पर हम जा रहे हैं । इस सारी एफीशिएंसी को कायम रखने के लिए क्या हम वही पुराना सब चलाते रहेंगे ? 1952 से 1958 तक चार जोन हो गया और 1966 में जाकर 9 जोन हो गया। अब उसके बाद तय्यार कौन किया कि हम उसके बाद बढ़ायेंगे नहीं ? मैं समझता हू कि यह उचित नहीं है । इसलिए जब हम डीसैन्ट्रलाइजेशन आफ पावर कहते है तो इसका मतलब होता है कि हमारे अधिकारी सक्षम हों और इतना उनका कम्युनिकेशन रहे कि जहां कोई इस तरह की घटना घटे वहां इमीडिएटली वे पहुंच सकें । मैं समझता हू कि उसके लिए स्वाभाविक है कि जब जोनल आफिस बनायेंगे तो खर्चा होगा । जब डिस्ट्रिक्ट आफिस बनता है तो क्या उसमें खर्चा नहीं होता ? लेकिन यदि उसका आवश्यक होता है तो निश्चित रूप से जिम्मेदारी है । लेकिन रेल सुधार समिति ने 1984 में कहा कि इसे बनना चाहिए । 1985 के बाद 199 में आ करके 30 साल के बाद 6 नये जोन बढ़ गए । वहत जगह पर अभी भी डिमांड हो रही है, बिलासपुर से हमा साथी डिमांड कर रहे है । . . . . . (व्यवधान) आप बैठ जाइये, हम आपके ही बात कह रहे है और आप उठ गए . . (व्यवधान)

तीसरी बात आपने कहा कि जो आ मोडंग प्रोजेक्ट्स है उनमें डिले नहीं होना चाहिए, मैं आपसे हंड्रेड पर्सेंट सहमत कि जो अन्य मोडंग प्रोजेक्ट्स है उनमें डि नहीं होनी चाहिए । अभी हमारे अजमे से जो फरके अहमदाबाद के साथी है उन रेलवे को धन्यवाद देना चाहिए कि 4 किलोमीटर ब्रॉड गेज कन्वर्जन का मामा था तो दो महीने के अंदर में दिसंबर में हमने गेज कन्वर्जन का क शुरू किया और 15 फरवरी तक 4 किलोमीटर हमने गेज कवर्जन कर दि और अजमेर से गाड़ी चल गई, अहमदाब से गाड़ी चल गई और चल रही है जहां भी इस तरह का कोई काम आता तो उसमें डिलाई नहीं होनी है। अब जम्मू कश्मीर से हमने नया रेलवे लाईन बन का काम शुरू किया है । अब उसमें हू 100 करोड़ रुपया डाला है और हम तीन जगह से काम शुरू करवा रहे हैं और तीन जगह हम गए हैं । बारामूला भी गए गाजीपुर भी गए है और पठानकोट गए हैं । हम चाहते है कि तीनों जगह

काम शुरू करवा करके और 75 करोड़ रुपये जो रखे हैं वह दिसंबर, जनवरी और अप्रैल तक खर्च हो जाएं । पांच साल के अंदर हम इस रेलवे लाइन को कंप्लीट करना चाहते हैं । लेकिन मैं जानता हूं कि 75 करोड़ रुपए खर्च होने वाला नहीं है । क्योंकि अब यह रिक्वीजीशन होगा, उसकी फॉर्मेलिटी चलेगी, तब यह होगा । यह सब करते-करते समय लगेगा । नार्थ ईस्ट में पूरे रेलवे में, आज तक न्यू रेलवे लाइन के मद में सर, देखेंगे तो 200 करोड़ रुपया खर्चा होता था । 200 करोड़ रुपया रखा जाता था, पहला रेलवे मिनिस्टर राम विलास पासवान है जिस ने इस पर 400 करोड़ रुपया रखा और इस में से 300 करोड़ रुपया नॉर्थ ईस्ट के लिए रखा । महोदय, चाहे दो सौ करोड़ का मामला हो, चाहे लंबाडिंग से सिलचर का मामला हो, चाहे उधर त्रिपुरा की राजधानी अगरतला से लेकर कुमारघाट का मामला हो, मैं दिन-रात सिर पर बैठा हुआ हूं कि इन सारी-की-सारी लाइंस को जल्दी-से-जल्दी करा दूं । महोदय, मैंने नॉर्थ-ईस्ट के साथी को कहा था कि हम दीमापुर तक राजधानी चलाएंगे, हम को खुशी है कि दीमापुर के बजाय हम ने डिब्रूगढ़ तक खोल दी है । हम डिब्रूगढ़ तक उद्घाटन कर के आए हैं । लेखापानी तक हमारी रेलवे लाइन बन गयी है । महोदय, मैं 16 तारीख को यानी कल पोरबंदर जा रहा हूं । हम ने पोरबंदर से जो नई एक्जीक्यूटिव ट्रेन चलाई है, उस एक्जीक्यूटिव ट्रेन को हम लेखापानी से, पूर्व से पश्चिम तक ले जाएंगे । पोरबंदर से जोकि महात्मा गांधी का जन्म-स्थल है, लेखापानी तक ले जाएंगे । महोदय, हम 17 तारीख को कन्याकुमारी जा रहे हैं और वहां से एक दूसरी गाड़ी कन्याकुमारी से जम्मू-काश्मीर तक ले जाएंगे ।

महोदय, बहुत जगह पर पैसा है, लेकिन उस पैसे का खर्चा नहीं हो पाता है। कहीं स्टेट का मामला है, कहीं जमीन का मामला है और कहीं कुछ और मामला है। अभी हमारे हिमाचल प्रदेश के साथी अपनी बात कह रहे थे । मेरे पास हिमाचल प्रदेश और हर स्टेट की पूरी-की-पूरी चीज है। हम उस में जा सकते हैं, लेकिन लाचारी है क्योंकि कहीं जमीन का मामला है । महोदय, मेघालय के हमारे साथी कहते हैं और मेघालय में जाइए तो लोग कहते हैं दीपू से करोंगे तक नहीं । करोंग से, दीपू से बदलकर आप दूसरी जगह चले जाइए । क्यों ? कहते हैं कि हम नहीं चाहते हैं कि हमारे एरिया से रेलवे लाइन आए । तो अलग-अलग मान्यताएं हैं । इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जो "ऑन गोइंग" प्रोजेक्टस हैं, उस में हमारे साथी लाचार हैं, लेकिन मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि हम सख्ती के साथ काम कर रहे हैं । महोदय, यदि हम को पांचवें वेतन आयोग के लिए पिछले साल 1 हजार करोड़ रुपया और 4 हजार करोड़ रुपया नहीं रखना पड़ता तो यह 5 हजार करोड़ रुपया, जोकि कोई मामूली चीज नहीं है, महोदय हम 5 हजार करोड़ रुपए में 5 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन बिछा सकते थे । इन 5 हजार करोड़ रुपयों में, हमारे जितने "ऑन-गोइंग" प्रोजेक्टस थे, पुराने प्रोजेक्टस थे, जितने मेन-मेन प्रोजेक्टस थे, उन को हम पूरा कर सकते थे । लेकिन यह एम्प्लाईज के पांचवें वेतन आयोग की रिपोर्ट है और हम उस से मुकर नहीं सकते हैं । तो जब हम रेलवे मंत्री बने तो यह हमारे माथे पर आ गया । लेकिन उस के लिए भी पैसा रखने के बावजूद जो भी हमारी योजना है, उसकी प्रोग्रेस में हम कोई कमी नहीं आने दे रहे हैं ।

महोदय, एक बात ठीक कही गयी कि गाड़ियां विलंब से चलती हैं । महोदय, इस मामले को लेकर हम बहुत चिंतित हैं और इस बारे में हम बार-बार रेलवे अधिकारियों को भी कहते रहते हैं । इस मामले में हमने कितने ही लोगों को सस्पेंड किया है । हम को कितनी ही जगह स्वयं जाकर लोगों को डिसमिस तक करने की जरूरत पड़ी है । महोदय, हम ने माईंड मेकअप कर लिया है । हम इस बारे में अधिक नहीं बोलना चाहते हैं क्योंकि पब्लिसिटी होती है । हम ने माईंड मेक-अप किया है और हम चुपचाप जाते हैं । हम सेकण्ड क्लास में घुस जाते हैं और जब किसी को पकड़ते हैं तो नीचे के अधिकारी को नहीं बल्कि ऊपर के अधिकारी को सीधे सस्पेंड करने का काम करते हैं ।

महोदय, अभी खान-पान व्यवस्था के में कहा गया । हमारे एम० पीज० में परवी करने आते है, लेकिन हम सुन रहे हैं । आप दूसरी जगह की छोड़ दीजिए । यही पार्लियामेंट उस में जो ऊपर रेलवे कैंटीन है, जहांकि ०आई०पीएस० बैठते हैं, हम को ज्योंही ता चला कि यहां गड़बड़ी हो रही है, ने इंटर सेक्शन में विजिलेंस को भेजा र इमीडिएटली वहां गया और जो ीनियर कॉमर्सियल मैनेजर है, उस को स्पेंड करने का काम किया । यहां जो ीपं के आप के 5 अधिकारी बैठते है, न को सस्पेंड करने का काम किया है । ो एक्शन लिया जा रहा है, लेकिन हम नेकहा कि यह जो बीमारी है वह एक बार में तो समाप्त नहीं की जा सकती । जन्मभर के कोढ़ को एक बार में तो साफ नहीं किया जा सकता है । महोदय, हम पहली बार रेलवे स्टेशन गए तो सस्पेंड किया । फिर हम ने सोचा कि इस तरह रोज चुपचाप जाएंगे तो सस्पेंड करने से क्या फायदा है और हमने कहा कि एक अभियान चलाओ । हम ने कहा कि 6 तारीख को, एक हफ्ते के बाद आएंगे और तब देखेंगे कि सफाई में कितनी प्रगति हुई है। उस का नतीजा यह हुआ कि 6 दिन में वह साफ सुथरा हो गया । लेकिन मैं लोगों से भी अपील करना चाहूंगा कि जब हम डिब्बे में बैठकर मूंगफली खाते है तो उस के छिलके को वही इम्प्टी-बिन में जाकर क्यों नहीं फकें ? महोदय, यहां हमें पब्लिक अवेयरनेस की तरफ भी ध्यान देना होगा । हम रेलवे बजाम का फायर नहीं बढ़ा रहे है, कुछ नहीं कर रहे हैं । इस के लिए हमें लोगों को एजुकेट करने का काम करना चाहिए । महोदय, इस के लिए हमने सफाई अभियान चलाया है और रेलवे अधिकारियों से कहा है कि सख्ती से कार्यवाही करो और जगह-जगह पर इम्प्टी-बिन रखो । उस के बावजूद भी यदि कोई व्यक्ति इधर-उधर कूड़ा फेंकने का काम करे तो उस के लिए ज्यादा नहीं, 50 रुपए या 100 रुपए जुर्माना लगाने का काम करो आप सिंगापुर में चले जाइए, सिंगापुर में एक कागज फेंकने पर लोगों को 500 डॉलर फाइन देना पड़ता है । लोग डर के मारे ... आज तक जेब से नहीं निकालते है, हर जगह निकालेंगे लेकिन सिंगापुर में आएंगे तो जेब में रखेंगे क्योंकि मालूम है कि फाइन लग जाएगा । यहां तो रेलवे सरकार की सम्पत्ति है और भारतीय रेल हमारी सम्पत्ति है और जब हमारी सम्पत्ति है तो हम उसका इस तरह से इस्तेमाल कर रहे हैं, कोई देखने-सुनने वाला तो है नहीं और उसका नतीजा है, यह सब हालात। हम सोचते है जैसे बाथ रूम है तो हम सोचते है कि बाथरूम में हम एक नल रखा दें लेकिन हम जानते है कि जहां हम नल रखेंगे तो उस मद के लिए करोड़ों रुपए का बजट बन जाएगा लेकिन तीसरे दिन सब मग गायब हो जाएंगे । अब लोग तो जरूर पूछेंगे कि करोड़ों रुपए के मग खरीदकर आपने कहां दिए ? सही बात है। कपड़े और तकिए का मामला भी इसी तरह से है। हम कानपुर में गए थे और हमने बड़े अफसरों को सस्पेंड करने का काम किया था । तो मैं सारी की सारी चीजें है, इनको से महसूस करता हूं और इनके ऊपर कार्रवाई भी कर रहा हूं ।

करप्शन के बारे में मैं एक बात कहना चाहता हूं कि 1969 से मैं एम० एल०ए० हूं और 1977 से एम०पी० और आपके आशीर्वाद से एक बार नहीं दो बार, हिन्दुस्तान में ही नहीं, संसार में सबसे अधिक रिकार्ड मतों से हमें जीत का मौका मिला है तो हम सब चीजों को बर्दाश्त करने को तैयार हैं, लेकिन करप्शन के सवाल पर, भ्रष्टाचार के सवाल पर हम कोई समझौता करने को तैयार नहीं है । हम सब पार्टियों के लीडर्स को बुलाना चाहते है और कहना चाहते हैं कि हमको गाइडलाइंस दें कि हमको क्या करना चाहिए इस मामले में ।

आपने वैगन्स के संबंध में कहा, आप हमको बताएं कि हर कोई टेंडर निकालते है और हम उन्हें कहते है कि 75 प्रतिशत टेंडर हम वैगन इंडिया को देंगे और 25 परसेंट हम दूसरे को और 25 परसेंट टेंडर में जब रेट ज्यादा है तो उसकी कीमत कम होती है और हम 75 परसेंट टेंडर वैगन इंडिया को दें तो उसकी कीमत हमको ज्यादा पड़ती है । तो कोई भी आदमी पूछ सकता है कि एक क्वालिटी का सामान, एक तरह का सामान आप कम और ज

हम पर क्यों ले रहे है, इसका जवाब मेरे पास क्या है ? अगर आप चाहें तो मैं इसकी डिटेल में जा सकता हूँ..... (व्यवधान)...

SHRI DrPANKAR MUKHERJEE' It is not fair. . . . *(Interrup-I lions).-* This issue was discussed in the Commitee *(Interruptions)*. . .It is an aspcrs'on on the Committee... *(Interruptions).*

THE VfCE-CHAnWAN (SHRI JOHN F. FERNANDES^: Let the Minister speak... *(Interruptions)...*

श्री राम विलास पासवान : सर, वैगन इंडिया में 12 मेम्बर हैं । 12 मैम्बर में से 7 मैम्बर पब्लिकसैक्टर के है और 5 मम्बर प्राइवेट मैक्टर के हैं। जो पब्लिक मैक्टर के हैं वे हैं भारत वैगन, मजफ्फरपुर, भारत अर्थ मोकामा, ट्रेक ट्रस्ट, कलकत्ता, बर्न स्टैंडर्ड, बर्नपुर, बर्न स्टैंडर्ड, हावड़ा, जेसोप, कलकत्ता, मदर्न स्ट्रक्चर, चैन्नाई और जो प्राइवेट सैक्टर के हैं, वे है सिम्को, भरततर्र वैगन मैंको, कलकत्ता, एच. पी. आई. दिल्ली, गार्डन इंडस्ट्री, साहिबाबाद और हिन्दुस्तान डेवलपमेंट कारपोरेशन, कलकत्ता. ये कुल मिलाकर 12 मेम्बर हैं वैगन इंडिया के हमने पिछले साल का आर्डर दिया था, सबको मिलाकर, 25,000 वैगन्स का और 25,000 के अगेंस्ट में हमको मिला कितना ? हमको मिला 20,000, वह 20,000 बना पाए। उसमें भी अगर आप देखेंगे तो यह जो वैगन इंडिया है, उन्होंने जब बंटवारा किया तो 8,387 इन्होंने पब्लिक मैक्टर को दिया और लेट करीब-करीब 12,000 वेगन्स इन्होंने उसमें से प्राइवेट मेक्टर को दिया। तो वहां जब आप प्राइवेट मैक्टर को ज्यादा देते हैं, पब्लिक मैक्टर को कम देते हैं तो कोई नहीं बोलता है लेकिन जब हम कहते हैं कि उसमें कम्पी-टीशन करेंगे तो सब बोलते हैं । इसके अलावा चार नई फर्म और हैं जो वैगन इंडिया में नहीं है, लेकिन 1995-96 में आर्डर उनको दिया जा रहा है, वे विम्मी, मद्रास है, बैम्को, कलकत्ता है, टीकाराद है और श्रीरंगा जोधपुर का है। इसके अलावा रेलवे की अपनी तीन वर्कशाप है--समस्तीपुर में है, जबलपुर में है और गोल्डन रॉक, त्रिचरा-पल्ली में है। जब हम टेंडर देते हैं, तो टेंडर में कौन कौन भाग लेते है ? यही भाग लेते हैं । दूसरा जो आता है, उसकी न तो कोई संस्था है, न कुछ है और उसमें यही लोग भाग लेते हैं । ओपन टेंडर कब हुआ था ? हमारे समय में नहीं हुआ है, ओपन टेंडर 1994-95 में हुआ । 1994-95 में हुआ 10 परसेंट का, इससे रेलवे को करीब 10-15 परसेंट मुनाफा हो गया. (व्यवधान). मुझे बताना पड़ेगा कि यह क्यों हो रहा है ..... (व्यवधान)....

THE VICE-CHAIRMAN- (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Muklur-iee, please sit down.

Let the Minister complete (*Interruptions)*
SHRI DTPANKAR MUKHERJEE; Wo should then discsuss the report of the Committee. This is not the way. I linn. *{Interruptions)* He is talking about the report of the CrantdtK '. *(Interruptions)* .

SHRI S. S. AHLUWAL1A; Let bin: inform the House. What is this? *(Inteumptkau)*

THE VTCE-CHArRMAN(SHRr JOHN F. FERNANDES): Kindly ta*e your seat, Mr. Ahluwalia.

SHRI 9. S AHLUWAL1A: The Minuter is jiving some facts. Wc want t know about *(Tntrrruptioia)* You weie a memt--r of thai Committee. You know. B'ir we want to know the detaifa

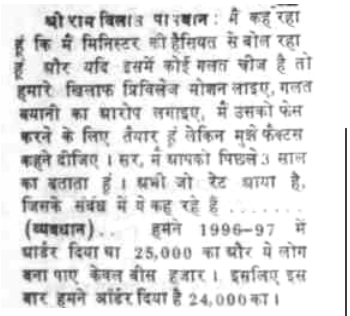
SHRI DiFAVKAR Mt'KHER'! *I* The report of the Commitue riven Co Parliament.

SHR! S. S. AHLUWALIA: In n a member of that Committee I to know the figure*.

SHRI DIPAN'K \R MUKHERJH : Th« fijnires are there.

SHRI S I Mil UW4I H Ae « Member. I *km** the full *m* Kmw* nV res. *(Interruption*)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Please allow the Minister to go on.


श्री राम विलास पासवान : मैं कह रहा हूं कि मैं मिनिस्टर की हैसियत से बोल रहा हूं और यदि इसमें कोई गलत चीज है तो हमारे खिलाफ प्रिविलेज मोशन लाइए, गलत बयानी का आरोप लगाइए, मैं उसको फेस करने के लिए तैयार हूं लेकिन मुझे फैक्टस कहने दीजिए। सर, मैं आपको पिछले 3 साल का बताता हूं। अभी जो रेट आया है, जिसके संबंध में ये कह रहे हैं ..... (व्यवधान).. हमने 1996-97 में आर्डर दिया था 25,000 का और ये लोग बना पाए केवल बीस हजार। इसलिए इस बार हमने आर्डर दिया है 24,000 का।

PROF. RAM KAPSE (Maharashtra): Sir, point of order.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): What is your point of order?

PROF. RAM KAPSE (Maharashtra): In today's business raper, it was mentioned that at U o' clock, the Minister would make a statement about wagonv The statement was nevet made. But he is discussing the *hole is»ue. We will not be able to put •series without seeing the statement Where is the statement? I do not
think the statement was made.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI /OHN r F. FERNANDES): l tlm.k yo i were not present

Prof. RAM KAPSE: I was a bere.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN f FERNANDES! You know. ,ht Minister was not pet mined b e»u>e the House was atitit-1 Ther ' the Minister did not In/ the statement.

PROP. RAM KAPST He can *m*t* the statement now

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN K FERNANDES); There is a direction from the Chair.

PROF. RAM KAPSE: If the state ment is made,_we will be able to put queries. 1

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN ' F. FERNANDES); Prof. Ram Kapse, will you please take your seat? You want a clarification on this point?

PROF. RAM KAPSE: I want the statement to be made. The statement was to be made and he was going to explain about it. *(Interruptions)*

THE VICECHA1RMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES); Mr. Minister, one mnute.

PROF. RAM KAPSE: The statement was not made. Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES); The Mini -pared to lay lv -nvnt

PROF. RAM KAPSE; He enn do 10 now.

THE VrCE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F. FERNANDES). The Chair ruled. The D^puty Chairman said that the state-men ;ind the Appropriation Bill would be discussed together. Now. the discussion on this is ovver. If ,he statement is to he made now. there would not be any discussion. That is why the Minister is not laying j(.

PHOF RAM KAPSE: On the basis of that statement. we wanted to discuss the matter. Thai was decided.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN P. FPRNANDFS): That is the problem The House did n«t allow the Mini*'" trt m»l; the statement Now the •union > over, *{Interruption^* One minute, let me complete. The discu««ion i» o*er If the Minuter is to lav ">"c statement now. there wt>uld nof be »"T discrmjoo oa it. The Chair ruled th»t

statement would not be made. Now of, Minister continue.

cajfl JIBON ROY: The statement was D0 l-'id. The statement was not J* ussed But taking ^vantage of this St/, the Minister is trying tc refer*tions)*

TH1! VICE-CHAIRMAN: (SHRI JOHN F FfRNANDES): I cannot obstruct fhe Mimsi,r if he want, to ptae certain facts before the House. Now let him coatiu *It,*

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्ष महोदय, आप मुझे कहें स्टेटमेंट देने के लिए तो यह आपका अधिकार क्षेत्र है, मैं उसका हनन नहीं कर सकता . . (व्यवधान) . . मैं सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि जब हमने टेंडर निकाले तो 3 तरह के रेटस आए– पहला रेट था 4 लाख, 66 हजार, दूसरा रेट था, 4 लाख, 76 हजार और तीसरा रेट था 4 लाख 89 हजार का। मैं कमेटी के संबंध में कुछ नहीं कह रहा हूं। मैं अपनी मिनिस्ट्री की बातें बोल रहा हूं। वैगन इंडिया में . . . (व्यवधान) . . . .

THfi VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FBIN ANDES): Mr. Basu, please do not in interrupt. We have three Bills. l.e, him complete first. Then you can isl him.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal): i'.ir. the ruling is specific that 'he statement cannot be discussed. *(lrttetrup-tums)* ll is not part of |he Appropriation Bill. Wnremipjtotts)

SHRI s. S . AHLUWAL1A: The Minister should b, allowed to explain *e entire thing. We want to know all the facts, (fnteirupttotuj

SHRI SL'RINDFR Kl MAR SINGLA: ^'e should know the facts. Sir.

KA1RMAN iSHRI JOHN . FE1NANDES): Mr Singla, why are 0 airtated? They have a point.

SilRl SURINDER KUMAR SINGLA. T only pojot point is this. W*J W (Mr rijhi, he trampled upon? We *» l rifht to hear him. If he wants,

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Singla, if you sjt down. I can ask the Minister to continue,

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: We want to know the facts.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Let the Minister continue.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : सर, जो वैगन इंडिया कोट किया, जहां एक करता है चार लाख सत्तर हजार में और कोई करता है चार लाख छियत्तर हजार और वैगन इंडिया ने कोट किया चार लाख इक्यान्वें हजार। अब हम इसमें इतना ही कहना चाहते है कि हमारा जो वैगन इंडिया है उनके पास जितनी केपेसिटी है उस केपेसिटी को जो हमारा लोवस्ट टेंडर आता है उस लोवस्ट टेंडर के मुताबिक सारा का सारा हम उसको ही देने का तैयार है कि जितनी आपके पास में केपेसिटी है उसको आप यूटिलाइज कीजिए और जब बचता है तो दूसरे को देंगे। अब उन्होंने रहमान कमेटी का . . (व्यवधान)

SHRI N. K. P. SALVE (Maharashtra): What is this? *...(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): One milium. Let the Minister speak. .. .(//i/errupiiow)

Why don" you permit the hon. Minister to complete his speech? Let him complete his speech. I.. .*Interruptions)*

SHRI S. S. AHLLWALIA: Tim U | too much. . . *Alnttrruptions)*

SHRI JIBON ROY: It is not » q.ue»-tion of closing down the factory. .

terrurtions) ,

श्री राम विलास पासवान : सर, रहमान कमेटी का उन्होंने हवाला दिया। रहमान कमेटी ने अपनी सिफारिशों में चौथी सिफारिश में कहा है कि समिति स्वयं में निविदा प्रणाली के विरुद्ध नहीं है, मतलब उसके खिलाफ में नहीं है। इन्होंने कहा कि परन्तु सभी संबंधित पक्षों से परामर्श करके इस प्रणाली को नए सिरे से जांच करनी चाहिए और मैंने जांच [illegible]

के बाद हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे है कि इसमे अगर हम ओपन टैंडर करते है तो हमको फायदा होगा और वही कम्पनी फायदा देगी जो कम्पनी आज ज्यादा दाम पर ले रही है। अब सर, एक कह सकते है कि रेलवे ने कमिट किया

This is not a policy matter.

सर, अंतर क्या है ? यह कहते है कि गवर्नमेंट की पोलिसी है, मै कहता हूं कि यह गवर्नमेंट का निर्णय है

This is not a change of the policy. This is a decision of the Government

और गवर्नमेंट का डिसीजन हम सबो पर है, हमने चेंज किया। वह डिसीजन है हमने कोई पोलिसी चेंज नही की। अब यह कहते है कि रेलवे ने कमिट किया कि हम 75 परसेंट वैगन इंडिया देंगे और 25 परसेंट ओपन टेंडर देंगे। सर, मैं आपके माध्यम जानना चाहता हूं कि हमने 75 परसेंट वैगन इंडिया को दे दिया ज्यादा दाम पर और हमने 25 परसेंट ओपन टेंडर किया और उसमे हमको कम दाम देना पड़ा और कोई आदमी कोर्ट मे चला जाए और कहे कि रेलवे मिनिस्ट्री ने जिस पर 25 परसेंट खरीदा है 75 परसेंट भी उसी दाम पर क्यों नही खरीदा और रेलवे को क्यो घाटा लगाया है

Who will be held responsible?

तो इसलिए टुमिपिरिटी की बात करते हैं तो मैं कहता हूं कि जिस दाम पर हम खरीद रहे हैं हम उसी दाम पर वैगन इंडिया को भी देना चाहते है? यदि वैगन इंडिया लेने को तैयार है तो जितनी उनकी फुल कैपेसिटी है और अभी भी मैंने उनको तीन साल का दे दिया है। वह ले लें और अगर वह नही लेते है तो फिर हमको वैगन की जरूरत पड़ेगी और जब जरूरत पड़ेगी तो हम जाये या नहीं ? हम मिनिस्टर बने है और मैंने देखा कि स्लीपर मे भी इसी तरह का कंप्लेंट हो रहा था और जब हमने ओपन टेंडर में स्लीपर किया तो 150 करोड़ रुपए की हमको बचत हुई है इसी महीने में। 100 करोड़ रुपए का मतलब होता है 100 किलोमीटर में रेलवे लाइन बिछाना। हमें लोग सोशलिस्ट गवर्नमेंट में लाए है। जिसमें की जितनी चिंता आपको है उससे ही हमको है। रेलवे का हमारा कोई सम्पलाइज हमको नहीं कहता कि बोनस दो और राम विलास पासवान गया और कैबिनेट में लड़कर के उनको बोनस दिलवाने का काम किया। हम सब लोग तो हमने किसी ने नहीं कहा कि कंजरवेशन लेबर को आप परमानेंट करो। लेकिन हमने 97 हजार कंजरवेशन लेबर को परमानेंट करने का निर्णय किया और 40 हजार को परमानेंट किया है और 17 हजार कंजरवेशन लेबर को हम 31 महीने के अंदर परमानेंट करने का काम करेंगे। हमने पोस्टर के बारे में कहा कि कुली हमारे भाई है सबसे नीचे का एम्पाई है। (व्यवधान)

विपक्ष के नेता (श्री सिकंदर बख्त) मेरी दरख्वास्त है कि मिनिस्टर साहब ठीक है जो कुछ कह रहे है। मुखातिब करें अपनी तकरीर को।

[श्री सिकंदर बख्त : मेरी दरख्वास्त है कि मंत्री साहब ठीक है जो कुछ कह रहे हैं। मुखातिब करें अपनी तकरीर को।]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOR FERNANDES) : Mr. Minister, are taking the Government's time cause there are four more Bills bef us.

श्री राम विलास पासवान रेलवे दुर्घटना के संबंध में आपने कहा। लेकि मैंने उस दिन किसी के साथ में साझ किया था कि रेलवे की दुर्घटना में क पाई है। हां यह स्वाभाविक है कि जो बम ब्लास्ट की घटनाएं है उस वृद्धि हुई है और न खाद भी कहता। अभी मेरे पास में रिपोर्ट आई है नॉर्थ ईस्ट में कहीं फिर बम ब्लास्ट हुआ है

अब हम क्या करें? हम रेलवे को बंद तो नहीं कर सकते है। रेलवे लाइन तो चलेगी। यह 62 हजार किलोमीटर में है। स्टेट्स में चलती है। इसलिए मैं कहता हूं कि ...(व्यवधान)...

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : परसों तो बम ब्लास्ट नहीं हुआ था।

श्री राम विलास पासवान : फरीदाबाद की घटना को छोड़कर।..(व्यवधान).. देखिए, 62 हजार किलोमीटर है। 62 हजार किलोमीटर में डीरेलमेंट तो होंगे ही। उसको आप रोक नहीं सकते है। आप कार चला रहे है। कार का कब कौन सा पहिया खुल जाता है। वह आपके बल-बूते की बात नहीं है। ऐक्सीडेंट होता है कि दो गाड़िया टक्कर मार दी, यह हुआ, वह हुआ। इसलिए जो इतने सारे ऐक्सीडेंट्स होते है, उन सारे ऐक्सीडेंटस की जिम्मेदारी आप स्टेट गवर्नमेंट को थोड़ा ही सौंपते है। ट्रेन के ऐक्सीडेंट के लिए रेलवे मिनिस्टर जिम्मेवार है तो स्टेट्स में जो ऐक्सीडेंटस होते हैं, कार दुर्घटना होती है, बस की होती है उसके लिए..(व्यवधान)

श्री सुन्दर सिंह भंडारी : वह नहीं, पर जो गड़बड़ है, वह तो देखिए। (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Bhandari Ji, let the Minister complete.

श्री राम विलास पासवान : उसी तरीके से रेलवे कालिम के बारे में हमारे साथी रामजीलाल ने कहा। चन्द्रकला पांडेय जी ने कहा– उस ट्रेन के संबंध में हमने कहा था कि हावड़ा से जलपाईगुरी तक जाएगी। मैंने हल्के में सीन कार चलाने का आश्वासन दिया था। हम उसको इसी वर्ष में चला रहे है। उसी तरीके से चन्द्रकला पांडेय जी ने यह भी कहा

श्रीमति चन्द्रकला पांडेय : इस साल में कब चलाएंगे ?

श्री राम विलास पासवान : मार्च तक चला देंगे। देखिए बहिन जी, एक बात होती है कि जब हम किसी रेलवे लाइन के संबंध में बजट भाषण में घोषणा करते हैं तो पहले हमारा लक्ष्य रहता है कि उसको पूरा कर दें और उस लक्ष्य को हमने पूरा करने का काम किया है। मैंने कहा है कि मेरे पास आंकड़े हैं। 1997–98 में अभी तक हमने 30 नयी गाड़ियां शुरू कर दी हैं। इसके अलावा इस साल में 14 और ऐक्सप्रेस गाड़ियां हम चलाएंगे। 10 गाड़ियों के फेरा बढ़ाए गये है और 24 गाड़ियों का ऐक्सटेंशन कर दिया है। यह सब मेरे पास आंकड़े है और आपकी दाद से पहले वह गाड़ी मैं चला दूंगा। इसी तरह से फर्नांडिस साहब..(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHR(JOHN F. FERNANDESh Mr. Minister, with you kindly be brief. We have to adjourn the Hou-e at 6 o' clock and there are rwo more Bills to be passed.

श्री राम विलास पासवान : उसके बाद हमारे साथी सिमला जी कुछ पूछ रहे है कि पटियाला, समाना, अम्बाला, नरवाणा–मैं आपको इतना विश्वास दिलाना चाहता हूं कि इस बार हमने 39 में से पांच प्राजेक्ट रखे है। और यह जो मामला है–मुझे नहीं मालूम है कि मैं कब तक रहूंगा कब तक नहीं।... (व्यवधान)..मैं सही बात बोल रहा हूं। लेकिन राम विलास पासवान अगर रेलवे मिनिस्टर रह गया तो इसको हम अगले साल में जोड़ने का काम करेंगे, यह हम विश्वास दिलाना चाहते है। ...(व्यवधान)...

श्री एस० एस० अहलुवालिया : हमारा पटना साहिब से..(व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान : इसी तरीके से पटना साहिब का मामला है, वह भी हम चलाएंगे लेकिन पटना साहिब से नहीं पटना से चलेंगी क्योंकि [illegible] है (व्यवधान)

श्री एस० एस० अहलूवालिया : पटना-मानदेह-अमृतसर ऐंड नानहेड़पटना अमृतसर चला दीजिए. . (**व्यवधान**) . . .

श्री राम विलास पासवान : उसी तरीके से उर्मिलाबेन जी ने गांधीनगर के संबंध में कहा है । गांधी जी से ज्यादा कुर्बानी तो किसी की इस देश के लिए नहीं हो सकती है । इसलिए मैं उसको स्वयं देखूंगा और यदि रेलवे लाइन के, ब्राडगेज के ऐक्टेंशन करने के बारे में होगा या दूसरी कोई चीज होगी, वह हम बैठकर करेंगे । श्री जीवेन राय जी ने सेल के संबंध में कहा । मैं फिर कहना चाहता हूं कि चाहे ऐस्मार हो या लायड्स हो, सेल को हमने सबसे ज्यादा दिया है । जहां हमारा पब्लिक सैक्टर है, उसको कम करने का कोई प्रश्न नहीं है । अपनी फाइल में खोजकर हमने सेल को सबसे ज्यादा दिया है । जहां हम देख रहे हैं कि फर्म है तब भी हम उनसे कहते हैं कि आपको हम ज्यादा प्रैफरेंस देना चाहते हैं क्योंकि आप पब्लिक अंडर-टेकिंग है, आप इसमें लीजिए । मैं उनके . . . (**व्यवधान**) . . फाइनेंस मिनिस्ट्री में है । मान लेते हैं कि आपने कहा कि बैंक हो जाएगा । तो बैंक होकर कहां जाएगा । बैंक होकर किसी दूसरी मिनिस्ट्री में तो नहीं जाएगा, वह रेलवे में ही घूमेगा । रेलवे मिनिस्टर उसको फिर बुला लेगा । वह कहां जाएगा ? हिमाचल प्रदेश के हमारे साथी ने जोगिन्दर नगर से बिलासपुर और कुल्लू मनाली के संबंध में कहा । मैंने, अभी जहां-जहां कहा गया था कंप्यूटराइजेशन का, वह सब जबह कर दिया है । नार्थ-ईस्ट में कहा, नार्थ ईस्ट की एक-एक राजधानी में लग गया है । कश्मीर में मैंने कहा, वहां लग गया है । कुल्लू-मनाली में नहीं लगा है, उसको लगवा दिया जाएगा, एक बेड महीने के अंदर वह कर देंगे । उसी तरीके से । . . (**व्यवधान**) . . . ने सबका नोट किया हुआ है । . . (**व्यवधान**) . . संजय निरुपम जी कंप्लीमेंटरी पास के संबंध में कह रहे थे । कंप्लीमेंटरी पास आपको नहीं मालूम है कि हमारे पास कंप्लीमेंटरी पास एक लाख है । जिसमें फ्रीडम फाइटर है, हमारे एम्स एम. एल. ए. हैं जो पास डिस्ट्रिक्ट वगैरह देता है मुश्किल से वे 290 है और 290 में अधिकांश वे ह है जिन्हें रेनुएबल करना होता है । ए हम किसी को नहीं देते हैं । तो शिकायत करते हैं कि बीस सालों से रहा है आप क्यों ऐसा कर रहे हैं । कोर्ट में भी मामले चल रहे हैं । इसलिए इ मामले में हम अपने आप स्वयं विलिंग . . . (**व्यवधान**) . .

श्री मोहम्मद शहाबुद्दीन और इ दल यादव जी ने प्लेटफार्म को ऊंचा करने की बात कही है । मैं उनसे नाम से बुला और शाहगंज-मऊ प्लेटफार्म को ऊंचा करने का आदेश आज ही दे दूंगा । इसी तरह रिटायरिंग रूम वगैरह की जो हालत खराब है, वहां पर दरोगा सोता है या कोन पुलिस वाला सोता है इसकी हम इन्क्वायरी करवा लेंगे । लेकिन रिटायरिंग रूम की हालत हम सुधारेंगे । हम मऊ-शाहगंज के बारे में उत्तर प्रदेश के साथियों के साथ कल बैठे थे । हमने कहा एक गाड़ी चलाई है, जमुना एक्सप्रेस । आप चाहते हैं कि मुम्बई के लिए, दिल्ली के लिए, कलकत्ता के लिए जाए, इसके लिए हम आपके साथ बैठेंगे । कल हमने अधिकारियों को बुलाया था लेकिन लोकसभा में ज्यादा काम रहा इसलिए वहां जाना पड़ा । आप बता दीजिए, अगर समय होगा और समय कम लगेगा क्योंकि ज्यादा समय में कोई आदमी नहीं जाना चाहता है, यदि कम समय में आप पहुंचा सकते हैं तो वहां से हम अकर चलायेंगे । इसके बारे में आपको हमको बतलाना पड़ेगा । रेलवे के जो अधिकारियों का विचार है कि मऊ-शाहगंज की बीच में यह लाइन है और कोई भी लाइन जाएगी तो ऐसा करें ऐसा करें वह कहें तो वह कहते हैं कि इसमें ज्यादा लगता है । लेकिन उन्होंने बतलाया है कि एक दूसरा रूट भी है, जिसमें कम समय लगेगा । उसको करने का हम काम करेंगे । श्री जे. चितरंजन ने कम्पार्टमेंट्स की शिकायत की है । उन्होंने केरल के बारे में भी कहा है । मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि केरल का जो मामला है, मैंने थानईमलई से सबरीमलई से जोड़ा था और अब काटटयम से सबरीमलई को जोड़ने का काम किया है ।

और भी जो वहां की मांग है उस मांग पर निश्चित रूप से हम ध्यान देने का काम करेंगे । फरसी गंगा उड़ीसा का जो है उसकी सर्वे की रिपोर्ट के बारे में जो कहा है उसको भी हम करेंगे ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, राम देव भंडारी जी ने कहा है और सुन्दरम जी ने भी कमेंट्स के संबंध में कहा है । मैं इन सारी चीजों का लिखकर जवाब भेज दूंगा । मैं आपको पूरा विश्वास दिलाता हूं और इतना ही कहना चाहता हूं कि रेलवे मिनिस्टर की हैसियत से पार्टी पोलिटिक्स से हटकर–अब मैं राज्य सभा के सदस्यों से बात करता हूं तो मुझे ज्यादा खुशी होती है लेकिन जब लोकसभा में जाता हूं तो वहां हर माननीय सदस्य अपनी कांस्टिट्यूंसी की बात करता है । लेकिन वहां भी चाहे सिंगरौली का मामला हो चाहे कोई मामला हो, सारी की सारी जो डिफरेंट कांस्टिट्यूंसी हैं सबके साथ हमने न्याय देने का काम किया है । अब मैं वेलफेयर मिनिस्टर था तो उस समय हम पिछड़ों के विकास की बात करते थे । अब अब मैं रेलवे मिनिस्टर हूं तो हम पिछड़े क्षेत्रों के विकास की बात करते हैं । इस बारे में हम किसी भी माननीय सदस्य को कोई शिकायत का मौका नहीं देंगे । आप हमें अपना सहयोग दीजिए, आप हमें अपना प्यार दीजिए और रेलवे बजट को पास कीजिए । हम सारी समस्याओं का निदान करने की कोशिश करेंगे । बहुत बहुत धन्यवाद । इसके बाद मेरा आपसे आग्रह है इस बिल को वापस करने की अनुमति दी जाए ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): I think everybody is satisfied except me.

श्री संजय निरुपम : मुंबई में लोकल सबरबन कारपोरेशन बनाने के बारे में मैंने पूछा था, उस पर आपका क्या कहना है ?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): The Minister will write to you about the remaining points.

श्री राम विलास पासवान : जो प्रश्न माननीय सदस्य ने उठाया है उस बारे में मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं कारपोरेशन के पक्ष में हूं, सबरबन कारपोरेशन । इसकी वर्ल्ड बैंक को चिंता है, हमें भी चिंता है । हम कारपोरेशन के पक्ष में हैं लेकिन कन्सट्रक्शन के लिए वर्ल्ड बैंक के दबाव में आकर अपना आपरेटिंग सेक्शन कि कहां से राजधानी गाड़ी चलेगी, मुंबई से क्या नहीं चलेगी, क्या चलेगी, मैं समझता हूं कि राम काप्से जो यहां मौजूद हैं और उनको इसकी जानकारी है । हम सिर्फ आपरेटिंग सेक्शन को छोड़कर उनके साथ सहमत हैं । रेलवे की तरफ से हर संभव प्रयास करेंगे कि बोरीविला से लेकर और जो प्रोजेक्ट वगैरह हैं उनको करने का काम करें । हम इस बारे में कल बैठ जायेंगे और इस संबंध में तमाम साथियों को आमंत्रित करेंगे । इतना होने के बावजूद भी हम बैठेंगे । इसलिए हम कोई काम ऐसा नहीं करेंगे जो आपके इंटरेस्ट के खिलाफ हो । मैं आपसे आग्रह करूंगा कि आप इसको पास करें ।

प्रो० राम काप्से : एक विषय स्वतंत्रता सेनानियों का रह गया है । . . (**व्यवधान**)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): No. (*Interruptions*). I do not think there will be an end to it. (*Interruptions*). No, because there no time now. (*Interruptions*) I think the hon. Minister will write to you.

Now, the question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1997-98 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 *and* 3 and *the Schedule were added to the Bill.*

I

Clause* 1, the & Tirfc we *added to the Bill.

श्री राम विलास पासवान : सर, मैं करने से पहले एक लाइन बोल दूं। रे एक सांसद ने कलकत्ता में मैट्रो वे स्टेशन भवानीपुर का नाम बदलकर नेता जी सुभाष भवन के नाम पर ने का उस दिन सदन ने निर्णय किया था। 15 अगस्त है, मुझे सदन को बताते खुशी हो रही है कि स्टेट गवर्नमेंट स्वीकृति ले कर के, होम मिनिस्ट्री से ीकृति ले कर के भवानीपुर रेलवे स्टेशन नाम बदल कर के नेता जी सुभाष वन रख दिया गया है। इसी के साथ मैं ह प्रस्ताव करता हूं कि विधेयक को टाया जाए।

I move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the notion was adopted.

THE COMPANIES BILL, 1997

THE MINISTER OF FINANC (SHRI P. CHIDAMBARAM: Sir, I be to move for leave to introduce a Bill consolidate and amend the law relati to Companies and certain other Associ tions.

The question was put and the moti was adopted.

SHRI P. CHIDAMBADAM: Sir, introduce the Bill.

THE APPROPRIATION (No. 4) BI 1997.

THE MINISTER OF FINANCE (SH P. CHIDAMBARAM): Sir I move:

"That the Bill to authorise paym and appropriation of certain furt sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1997-98, as passed by Lolt Sabha be taken into considers. tion.*

Sir, this Bill arises out of the supple, mentary appropriations charged on the Consolidated Fund of India and demands /oted by the Lok Sabha on August 13, 1997. These involve a gross expenditure of Rs. 3936,55,00.000/-. Out of this; we have come t° y°u for an additional sum of Rs. 1,989.48 crores. The bulk of this money, nearly Rs. 900 crores, ij going for investment in the power sector. An amount of Rs. 128 crores is being given for the Koodankulam Nuclear Power Project and for the Tarapore Ato-mic Power Project. An amount of Rs. 20 crores is being given to the lute Corporation of India. An amount of Rs. 108 crores is going for debt relief of Jammu and Kashmir. An amount of Rs. 285 crores is goins to the National Capital Terrjrbry of Delhi because the NCT does no receive a share in onr taxes and so we are giving it a grant.

These are the main heads under which we aTe earmarking the buik of the amount of Rs. 1.989 crores. We ar* al^i saving or mobilising, through additional resources, an amount of R*. 1.946:93 crores and they hive been re-appropriated and provided for other programmes The details are contained in the Statement of Demands.

The question was propostd.

THF. VICF CHAIRMAN: (SHR1 IOHN F FFRNANDFS^: Now the Bill is op"1 for discussion. Prof. Vijay Kumar M"" hotn. *(Interruptions),*

THE LFADFR OF THE OPPOSITION (SHRI S1KANDFR BAKAT): Wh»i i» the decision about taking up thi*-"? Ar» we fOing to have a full-fledged debate 00 it? Or, are we going to pass it without discussion?

, THF VICF-(HAIUMAN I SHRI I08W F FHRNANDFS): There **only. I have** called the